

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
I		Documentation et marquage		
1	Dir. 2006/42			* La déclaration CE de conformité est-elle bien datée, signée, par le fabricant ? La date est celle de la mise sur le marché, qui doit être cohérente avec la date de fabrication, identifiée aussi par le marquage CE.
				* La procédure adoptée par le fabricant pour l'évaluation de la conformité CE est-elle explicitée ? La recommandation de la FNADE est de privilégier autant que possible l'examen "CE de type" par un organisme notifié.
	Article R.4311-4 du Code du travail			* La déclaration CE mentionne-t-elle tous les points suivants : Raison sociale, Adresse complète du fabricant ou de son mandataire, ainsi que le nom et l'adresse de la personne établie dans la Communauté et autorisée à constituer le dossier technique, en particulier en cas d'intégration d'une quasi-machine (LC) fournie par un autre fabricant ? Pour information - Documents que le fabricant de quasi machine (dont les LC adaptables) a l'obligation de produire - en langue française : Notice d'assemblage, déclaration d'incorporation, etc....
				* Designation et identification de la machine, et au minimum le type et n° de série de la benne ? Idéalement, une référence de la date (mois/année) de fabrication
				* Designation explicite et identification de(s) quasi-machine(s) éventuellement associée(s), et notamment leur type précis et le n° de série et le mois de fabrication ? (surtout le lève-conteneurs ?) Lève-conteneurs systématique sur les B.C.D., et/ou autres quasi-machines : Grue, aspirateur, potence de levage, godet-hayon, ...
				* la signature de l'assembleur final ou intégrateur (cas où la benne et le LC n'ont pas le même fabricant) ? Applicable dans des cas où l'utilisateur final, un réparateur ou un constructeur de lève-conteneurs assure l'incorporation et la mise sur le marché.
				* Le nom et la signature de la personne avec mention qu'elle a reçu pouvoir pour rédiger cette déclaration au nom du (des) fabricant(s) ou de son(leurs) mandataire(s)
				* la référence à la directive Machines n° 2006/42/CE ? La notice du constructeur doit bien inclure des informations relatives aux vibrations et au bruit.
				* Coordonnées explicites (nom, adresse et n° d'identification) de l'organisme notifié ayant procédé à l'examen CE de type de l'ensemble constitué (benne + LC, montés sur un châssis porteur) Seulement pour les BCD relevant de l'annexe IV de la directive 2006/42 CE (à chargement manuel possible)
				* Le cas échéant, le n° et la date de l' attestation de conformité "CE de type" par un organisme notifié? La date doit être postérieure au 29-12-2009, date limite de mise en œuvre de la Dir 2006/42 transposée dans le Code du Travail,
	5.2.3.3. - 5.2.3.6 - 5.10.3.1. - 5.10.3.3.1 - 5.15.1 - 7.1.1.2			* Au cas où la BCD a fait l'objet d'une attestation de conformité par Organisme Notifié antérieure au 30 avril 2015, le cas échéant voit-on qu'une mise à jour a été faite suite à l'amendement A1 à la norme EN 1501-1 ? (Le fabricant doit signaler à l'organisme notifié si ces nouveaux éléments ont pu nécessiter mise à jour ou extension) Le cas échéant, concerne les véhicules avec marchepieds spéciaux (450 cm de large pas d'un seul tenant) : - Dérogation de type B (étroits de 350mm de large - vitesse 25 km/h). - Conception nécessitant un dépliage ou glissement garantissant que seule la surface entière puisse être utilisée à fins de transport.
	EN 1501-1 de 2015 amendée A1			* Y compris en cas de "CE de Type", référence précise aux normes à jour NF EN 1501-1 + A1 de 2015 (véhicule de collecte) et EN 1501-5 de 2011 (lève-conteneurs). Vu la complexité de l'évaluation de la conformité, la certification CE de Type attestée par Organisme Notifié est recommandée.
				* Lit-on la référence à la directive Emissions sonores n° 2000/14/CE ? Marquage obligatoire de l'émission à l'environnement
2	Article R.4311-4 du Code du travail			* L'identification de la Benne et du LC (type et n°) est-elle identique entre : celle de la(des) plaques de(s) matériel(s); celle(s) portée(s) sur la déclaration CE de conformité; et les deux confirmées par la réalité observée par un examen visuel général ? Une plaque datée aisément visible doit préciser le type ou modèle de machine, et en général qui porte le marquage CE.
3				* Un marquage CE de conformité de la machine est-il présent sur le véhicule ?
4				* La plaque constructeur de la benne de collecte d'une part, et du lève-conteneur d'autre part le cas échéant, comportent-elle la raison sociale et l'adresse complète du fabricant, la désignation de son type, de son n° de série, et de l'année de construction ?
5	5.1.1.4 + H96-114			* Y a-t-il une indication de la charge maximale du LC, et ce éventuellement selon le type de conteneurs à détecter automatiquement (maxi 150 kg pour les bacs à 2 roues; 350 kg pour les bacs à 4 roues) ? Eventuel distinguo d'utilisation sécurisée du LC en simple chaise (bacs 4 roues ou 2) ou en double chaise (2 roues seuls)
6	Dir. 2000/14			* Un marquage (plaque ou autre inaltérable) de conformité "CE - Emissions sonores" est-il présent, indiquant le niveau de puissance acoustique maximum garanti ? (en général déterminé suivant la procédure du maximum garanti sauf s'il est établi sur la base de mesures réelles de la production) Niveau de puissance acoustique du bruit aérien émis conformément à la NF EN 1504-4 : 2007 ; à compléter éventuellement par des mesures relatives au bruit au poste de travail (pression acoustique maxi selon le C.T.)

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

Ref.	OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
7 Code de la route			* Le certificat de carrossage est-il présent ? (en rapport avec l'ensemble du véhicule, fixant le PTAC global et la répartition par essieu, et étayé par des tickets de pesée à vide.) Il est conseillé de vérifier avant utilisation : le poids à vide, global et par essieu(x); et dès les premières collectes, la répartition à pleine charge afin de vérifier le calcul théorique du certificat, et identifier ainsi éventuellement les anomalies possibles de surcharge arrière et/ou de délestage avant.
8 Code de la Route			* Le cas échéant, la copie de la qualification UTAC de carrossier agréé (art. 323-25 du C.R.) ainsi que sa date de validité Nouvelle procédure en vigueur sur option depuis 2009 ; sinon réceptions par R.T.I. (réception à titre isolé)
9 R4323-1 du Code du Travail			Les documents suivants sont-ils présents et rédigés en français : * le manuel d'utilisation opérateur (Notice d'instructions sous format papier obligatoire) ? * le manuel de maintenance comprenant les schémas électrique, hydraulique et pneumatique ? * le manuel de pièces de rechange ? Ces documents doivent obligatoirement être fournis dans la langue du pays de mise sur le marché conformément à l'exigence essentielle de SST de la Directive §1.7.4. Une dérogation est néanmoins accordée pour la traduction uniquement si la maintenance est effectuée par le fabricant.
10 Dir. 2006/42			* Les manuels fournis correspondent-ils précisément aux modèle, type et version de benne et de LC ?
11 Dir. 2006/42			* Ces manuels intègrent-ils une partie spécifique sur la santé et la sécurité, notamment les risques pour les opérateurs en utilisation, et ce incluant les situations anormales ou mauvais usages prévisibles ?
12 Code de la route			* La carte grise définitive est-elle à disposition, avec un contrôle technique valide Les cartes grises en WW, de garage ou de convoyeurs ne sont pas autorisées en exploitation,
13 Code de la route			* Le PTAC et la Charge utile maximum possible sont-ils marqués sur le côté du P.L. et cohérents avec la carte grise définitive ?
II SECURITE CHASSIS / CABINE / POSTE DE CONDUITE			
II.A Sécurité Châssis : PRESCRIPTIONS liées à sa DEFINITION			
1 R 437			* Y a-t-il cohérence du véhicule avec les préférences éventuellement exprimées du donneur d'ordre afin de privilégier la sécurité de l'équipe de collecte (gabarit, cabine basse, hauteur de chargement,...) Implication du donneur d'ordre dans quelques points essentiels relatifs aux définitions - véhicules; en général liées aux voiries.
2 R 437			* La cabine est-elle à emmarchement bas afin de faciliter les montées / descentes du personnel ? Hauteur du 1er échelon à 40 cm environ maximum et la présence d'une porte "autobus" ou une poignée coté droit du PL
3 5.15.5 et figure C2			* La conception du véhicule garantit-elle que la charge minimale à l'essieu avant ne descende pas en dessous de 20% du poids total de la B.C.D. pendant tout mouvement de déplacement ? (si possible via une fiche de calcul cohérente avec le certificat de carrossage) Des essais seront faits à pleine charge, mais aussi à tiers de charge environ avant que la répartition ne porte sur l'essieu avant.
4 5.15.1 (EN+A1)			* Le véhicule est-il équipé en cabine d'un indicateur de PTC pour prévenir le conducteur d'une surcharge ? Une pesée globale convient pour éviter la surcharge totale, mais un dispositif de pesée par essieu permet de contrôler celle de l'essieu arrière et aussi le possible délestage avant en côte.
5 R 437			* La boîte de vitesses est-elle automatisée ou au minimum automatique ?
6 R 437			* Les sièges favorisent-ils la prévention des troubles dorsolombaires ? Au minimum celui du conducteur sera à suspension pneumatique
7 R 437			* La cabine est-elle munie d'une climatisation ? (performante compte tenu de l'entrée-sortie fréquente des ripeurs) Notamment en régions méridionales et DOM-COM, mais aussi en régions pluvieuses afin de faciliter le désembuage des vitrages.
8 R 437			* Les rétroviseurs sont-ils dégivrants et à réglage électrique, et en nombre suffisant pour permettre une visualisation de tous les axes par tous les temps ?
9 R 437			* Y a-t-il des coffres permettant le rangement des équipements de protection individuelle (EPI) et autres effets personnels?

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

Ref.	OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
II.B Sécurité Châssis : PRESCRIPTIONS liées au CHASSIS-PORTEUR			
1			Code de la route * Les rétroviseurs gauche et droit permettent-ils de voir les roues avant (rétroviseurs doubles), et le rétroviseur côté passager est-il conforme ?
			Arrêté du 10 avril 2008 de mise en œuvre de la Directive Européenne
2			Code de la route * L'antévisseur est-il présent et permet-il de voir toute la partie avant du véhicule ?
			Rétroviseurs grand-angle (classe IV) et d'accostage (classe V). Pour les véhicules de PTAC supérieur à 7,5 T.
3			5.1 et EN ISO 12100 * L'accès à l'avant du caisson par l'espace entre cabine et caisson est-il impossible depuis le sol en cas de risques liés aux éléments mobiles du système de compaction et de vidage, éjecteur, vérins,...?
			Par exemple, par des barres fixes soudées ou boulonnées.
4			* La prise de mouvement ou autre partie rotative est-elle protégée sur toute sa longueur afin de supprimer le danger pour les opérateurs ?
			En alternative au capotage, l'inaccessibilité peut être constatée s'il y a 850 mm minimum depuis l'accès latéral du véhicule.
5			5.16.1 * Le tuyau d'échappement est-il vertical et conduit-il les gaz au bord supérieur de la BOM ?
			Facultatif, notamment avec les châssis Euro 6.
6			5.16.1 * Le tuyau d'échappement et le silencieux sont-ils protégés pour prévenir les risques de brûlure, sur toute la longueur accessible aux opérateurs et ce jusqu'à une hauteur de 2,5 m minimum ?
			En alternative au capotage, l'inaccessibilité peut être constatée s'il y a 850 mm minimum depuis l'accès latéral du véhicule.
7			Code de la route * L'extincteur de 6 kg aisément accessible à l'extérieur, est-il présent (cas général du PTAC > 7,5 T) ? (en dessous de 7,5t de PTAC, seul est obligatoire un extincteur de 2 kg en cabine)
			Arrêté du 2/3/1995 ; L'extincteur cabine en plus est une option conseillée sur les PTAC > 7,5t vu les risques de vol des 6kg.
8			Code de la route * Les dispositifs anti-encastrement avant et arrière sont-ils présents ?
			Circulaires DSCR du 10 octobre 2002 et Note DSCR du 3 octobre 2008
9			Note DSCR 33978 du 3-10-2008. * Un dispositif anti-encastrement arrière spécifique est-t-il présent si nécessaire ?
			Arrêté du 19 décembre 1958 : Les B.O.M. sont des véhicules de voirie qui peuvent ne pas être conformes à la directive 70/221/CE lorsque des outillages sont en face arrière
10			Code de la route Si un dispositif anti-encastrement arrière est nécessaire, sa position et son dimensionnement sont-ils conformes ? (à évaluer avec la BCD en mode roulage-transport haut-le-pied) * Distance de 800 mm maxi par rapport à l'extrémité arrière (marchepieds et barrières repliés) * Distance de 550 mm maxi par rapport au sol (Lève-conteneur en position haute de garde au sol) * Hauteur de 100 mm mini de la barre anti-encastrement
			DSCR : Circulaire 2002-60 du 10 octobre 2002, renvoyant à l'article 5-2 de la directive 70/221/CEE modifiée. Note n°33978 du 3 octobre 2008, prenant en compte la fonction anti-encastrement des éléments mobiles du LC.
11			Note DSCR 33978 * L'angle de vision intérieur des feux arrière est-il de 20° minimum, (sont concernés les feux de signalisation bas et si possible leurs doublages en hauteur prévus par la norme)
			cf. Note DSCR n° 33978 du 3 octobre 2008.
12			Code de la route Les protections latérales en partie basse du châssis, dites pare-cyclistes, sont-elles présentes, et à bouts arrondis selon la réglementation (de protection des piétons et autres usagers vulnérables) ?
			Idéalement continues avec les organes du châssis afin d'éviter toute prise ou accrochage lors d'un accident
II.C Sécurité Cabine et Poste de conduite : PRESCRIPTIONS liées à l'EQUIPEMENT (B.O.M.)			
1			Code de la Route * L'implantation des équipements éventuellement rapportés obstrue-t-elle le champ visuel du conducteur et est-elle ergonomique ? (moniteur de contrôle, système de visualisation, indicateur de surcharge,...)
			Premier examen visuel et essais en situation par le conducteur principal du PL et par son suppléant(s)
2			Dir. 2006/42 * L'arrêt d'urgence en cabine est-il présent, de coloris rouge, et facilement accessible ?
			Bouton rouge impérativement, et sur fond jaune si possible ou avec collerette jaune.
3			5.11.2.3. 7.1.1.1 * Dès lors qu'un arrêt d'urgence est activé, déclenche-t-il en cabine un signal acoustique à intermittence rapide ?
			Peut être réglable, mais la pression acoustique pour le conducteur doit être dans la plage de 65 à 80 dB(A).
4			7.1.1.1 * L'interrupteur général de l'équipement est-il le seul moyen de stopper le signal en cabine d'avertissement sonore suite arrêt d'urgence ?
			Doit donc rester opérationnel tant que l'interrupteur général de l'équipement est activé.
5			5.11.2.2 * Dès lors que l'A.U. est activé, arrête-t-il immédiatement le système de compression, l'éjecteur et le(s) LC ?
			Immédiatement s'entend à l'instant précis, à tout moment du ou des cycles, sans que celui (ceux)-ci ne puisse(nt) se terminer.

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
6	5.10.3.3.2			* La commande supplémentaire d'inhibition en cas d'urgence extrême en circulation, est-elle présente ? Cette commande permet d'effectuer une marche arrière et de dépasser les 30 km/h malgré une présence sur marchepied : son utilisation est donc normalement très exceptionnelle.
7	5.10.3.3.2			* La commande d'inhibition d'urgence est-elle d'une autre couleur que l'arrêt d'urgence ? Dans une situation d'urgence, un coloris identique peut prêter à confusion et retarder la mise en œuvre de la sécurité.
8	5.10.3.3.2			* Dès lors qu'elle est activée, peut-on effectivement réaliser une marche arrière et rouler à plus de 30 km/h avec un (les) marchepied(s) occupé(s) ? Toute utilisation abusive et dangereuse de cette commande très dangereuse pour le(s) ripeur(s), doit par ailleurs être interdite par des consignes et sanctions claires.
9	5.10.3.3.2 et 7.11.2			* Dès lors que la commande d'inopérance (dite d'inhibition) des sécurités marchepieds est activée, déclenche-t-elle un signal rouge clignotant en cabine et une temporisation de 5 mn continues pendant laquelle aucune fonction de l'équipement (levage / compactage / vidage ...) ne peut-être utilisée ? La continuité des 5 mn devra être testée par un roulage intermédiaire ou une extinction de la benne, ce qui doit réinitialiser le décompte des 5 mn. La révision en cours de la norme prévoit d'allonger cette période à 15 mn plus dissuasives.
10	5.12.1			* Le système de télévision en circuit fermé (avec moniteur en cabine et caméra à l'arrière) se met-il automatiquement en marche lorsque le contact du moteur est mis ?
11	5.12.1 (NF EN)			* La mise hors service du système de télévision en circuit fermé est-elle alors impossible jusqu'à 40 km/h ? (hormis adaptation de l'intensité à la luminosité ambiante) Tant que le contact châssis est mis, et jusqu'à 40 km/h maximum, et sans bouton permettant d'éteindre toute luminosité.
12	5.12.1 (NF EN)			* L'extinction du système de télévision en circuit fermé se fait-elle automatiquement à partir de 40 km/h? Benne allumée ou pas. En cas de présence ripeur à 40 km/h (ex. descente...) se déclenche un avertissement sonore en cabine.
13	7.1.1.1 (EN)			* Le signal acoustique en cabine activé par le(s) bouton(s) d'appel situé(s) à l'arrière (dit sonnette ripeurs !) fonctionne-t-il dès le contact moteur mis ? Dispositif(s) de communication (sonnette etc) très important pour la sécurité entre le(s) ripeur(s) et le conducteur.
14	7.12.1			* Le signal acoustique en cabine, déclenché suite au déverrouillage de la porte arrière, fonctionne-t-il et est-il audible (de 65 minimum à 80 dBA maximum en pression pour le conducteur) ? Sans interruption, incluant au roulage, et y compris si tentative de déverrouillage de la porte arrière en mouvement
15	Dir 2006-42			* Toutes les commandes et sécurités du pupitre - machine en cabine fonctionnent-elles bien ?
16	Code du Travail			* L'accès à la trappe de visite est-il sécurisé, afin d'éviter les risques de chute (si pas d'escabeau)? Ex : 3 échelons, dont le 1er accessible du sol, assez dégagés pour les pieds, antidérapants, poignées, 3 points d'appui ...
17	7.1.1.2 (3ème §)			* Un témoin lumineux orange en cabine s'allume-t-il dès lors que le véhicule peut être considéré "non sûr" au roulage ? (et notamment si la porte arrière est ouverte et non verrouillée) Autres exemples cités par l'EN 1501-1 à vérifier : porte d'accès latérale ouverte, grue auxiliaire pas rangée en position transport, ...
18	5.10.1			* Est-il impossible à une personne d'utiliser les marches de la cabine en roulant ? Empêche la pratique dangereuse de certains ripeurs en cas de marche arrière. Des solutions techniques existent chez des constructeurs (par exemple : prolongation des portières pour couvrir le puits de marche)
II.D	Sécurité Cabine et Poste de conduite : PRESCRIPTIONS liées à son UTILISATION			
1	R 437			* Le véhicule est-il équipé d'un moyen de communication permettant au conducteur de rester en liaison avec son centre d'exploitation ? (Radio, GSM, CB,) Les moyens de communication ne sont pas forcément solidaires du véhicule, mais peuvent être liés au conducteur,
2	R 437			* La trousse de premier secours en cabine est-elle présente, complète et avec produits non périmés ? Prévoir un contrôle de contenu lors de chaque VGP sur la base de la liste pré-établie des produits constitutifs,
3	R 437			* Présence d'un aide-mémoire aux points de contrôle réguliers : Etat général, indicateur de charge, état des pneumatiques, organes de commande, détection des fuites éventuelles hydrauliques et des niveaux d'huile et d'eau, signalisation lumineuse et avertisseurs, dispositifs de sécurité (barrière immatérielle et /ou garde-corps matériels, arrêt(s) d'urgence, détecteurs de présence sur le marchepied et avertissements associés,... Voir les procédures organisationnelles selon les personnes qui vérifient le matériel avant prise de poste chaque jour et/ou chaque semaine.
4	R 437			* Présence à bord d'un carnet d'entretien du véhicule ? (ou assimilé permettant de garantir : le suivi et le contrôle sécurité régulier des équipements, le maintien en état de conformité, les vérifications périodiques,...) Pour mémoire, la Visite Générale Périodique (VGP) est trimestrielle sur ce type de matériels, et doit inclure l'inspection du lève-conteneurs
5	R 437			* Présence d'un registre d'observations Voir les procédures organisationnelles locales

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

Ref.	OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
III	Sécurité TREMIE - Système de compression		
1 5.2.4.1. et 5.2.4.5			* La compression est-elle impossible en roulant ? (sauf exception de système fermé à trémie haute inaccessible par le ripeur et uniquement pour la fin d'un cycle de compactage)
2 5.11.3.2.			* Le bouton poussoir jaune de dégagement fonctionne-t-il à tout moment dès l'équipement en marche, y compris après actionnement de l'un des arrêts d'urgence, et ce quel que soit le mode de compression ?
3 5.14.3 (EN)			* L'ouverture de la trappe d'accès et d'inspection du caisson à l'avant du bouclier éjecteur bloque-t-elle dans tous les cas le compactage et le système de déchargement du caisson ?
III.A	Par trémie ou rehausse de trémie fixe		
1 5.2.3.1.			* La hauteur du bord de trémie est-elle à plus de 1400 mm au dessus de la position des pieds de l'opérateur ET la distance entre le bord de trémie et la zone de cisaillement pelle-trémie est-elle de plus de 850 mm? (Considérer les deux positions possibles de l'opérateur : au sol ou sur marchepied)
2 5.2.3.1.			* En cas de non respect des distances ci-dessus, le tableau 2 de la EN ISO 13857:2008 est-il respecté ?
III.B	Par rehausse de trémie rabattable		
1 5.2.3.1.			* La hauteur du bord supérieur de la rehausse de trémie en position haute est-elle supérieure à 1400 mm de la position des pieds de l'opérateur (sol ou marchepied le cas échéant) et la distance entre ce bord de trémie rehaussé et la zone de cisaillement pelle-trémie est-elle supérieure à 850 mm ? (Considérer les deux positions possibles de l'opérateur : au sol ou sur marchepied)
2 5.2.3.3.			* L'ouverture de la rehausse de trémie provoque-t-elle immédiatement l'arrêt du cycle de compression en modes semi-automatique et automatique?
3 5.2.3.3			* Le redémarrage automatique du cycle de compression est-il inopérant à la fermeture de la rehausse de trémie ?
III.C	Par barrage immatériel		
1 5.2.3.6			* La hauteur du faisceau haut de la cellule est-elle supérieure à 1400 mm de la position des pieds de l'opérateur (sol ou marchepied), et la distance entre le faisceau et la zone de cisaillement par la pelle est-elle supérieure à 700 mm ?
2 5.2.3.6 / Fig. B3			* Est-il impossible de passer la main <u>entre</u> les cellules ou sous la cellule basse, sans déclencher l'arrêt du cycle de compression dans sa phase dangereuse (pelle descendant vers le bord de trémie) ?
3 5.2.3.5 / 5.2.3.6			* L'occultation ou le franchissement avec la main d'un des faisceaux provoque-t-il l'arrêt immédiat du cycle de compression en modes semi-automatique et automatique ?
4 5.2.3.3.			* Le redémarrage automatique du cycle de compression est-il inopérant au retrait de la main ?
III.D	Sécurité Trémie : Mode manuel de la compression (appui maintenu)		
1 5.2.4.3			* Le relâchement du bouton poussoir provoque-t-il l'arrêt immédiat du cycle de compression ? Une analyse de danger de chaque mouvement du système s'impose, à commencer par celui de la descente de pelle.
2 Dir. 2006/42			* Même en cas d'appui maintenu prolongé, obtient-on l'arrêt de la compression en fin de cycle (1 seul cycle possible / avec obligation de relâcher et de ré-appuyer pour relancer un autre cycle) ?

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

Ref.	OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
III.E	Sécurité Trémie : Mode semi-automatique de la compression (compléments au mode manuel)		
1			* Le cycle de compaction s'arrête-t-il automatiquement avec le bas de la pelle à 500 mm minimum avant le bord de trémie ? Soit une distance de 50 cm minimum entre le bord de trémie et la zone de cisaillement pelle-trémie.
2			* Pour que la compaction se poursuive dans la zone dangereuse, doit-on nécessairement agir sur une commande à action maintenue ? Une analyse de danger de chaque mouvement du système s'impose, à commencer par celui désigné phase dangereuse dans la norme, celui de la descente de pelle.
III.F	Sécurité Trémie : Mode automatique de la compression (compléments au mode semi-automatique)		
1			* En mode automatique non continu, la compression s'arrête-t-elle effectivement à la fin du nombre prédéterminé de cycles ? Le nombre de tours peut être d'un seul (usage courant dit cycle 1 tour) dans ce mode de fonctionnement auto à tour complet.
2			* S'il existe un sélecteur de mode, les exigences pour le(s) autre(s) mode(s) sélectionnable(s), semi-automatique ou manuel, sont-elles respectées ?
3			* Est-il possible d'arrêter le cycle automatique par une action indépendante (bouton rouge d'arrêt d'urgence) ?
IV	Sécurité Marchepied(s)		
1			* Le(s) marchepied(s), les poignées et le volume opérateur respectent-ils les cotes mini de la norme ? (figures B.4-1a et B.4-2a - marchepieds de 45 cm de large x 35 cm : Largeur de 45 cm minimum disponibles aux épaules et au torse dès 1m au dessus du marchepied) Sauf si cas ci-dessous - Si le marchepied n'est pas à 450mm x 350mm, voir alors si la clause ci-dessous est respectée.
2			* Si les marchepied(s) sont de type "étroit" (35 cm de large x 45 cm) est-ce bien causé uniquement par manque de place pour des marchepieds de 450 mm de large ? (ex. : véhicule de largeur inférieure à 2,35 m ou bi-bompartimentée) Voir figures B.4-1b et B.4-2b de la norme EN 1501-1:2011 + A1 : 2015 (marchepied étroit 350x450mm : largeur épaules de 45 cm minimum disponible dès 70 cm au dessus du marchepied)
3			* En cas de marchepied dit étroit de 35 cm de large x 45 cm (cf. fig. B.4-1b), la largeur libre pour les épaules et le torse du ripeur est-elle de 45 cm minimum dès la hauteur de 70 cm au dessus des marchepied(s) ? Voir cote J de la figure B4-2b de la norme EN 1501-1:2011 + A1 : 2015 (en cas de marchepied étroit / inversé de 350 x 450mm)
4			* les marchepieds dépliés en utilisation ne dépassent-ils pas du gabarit extérieur du véhicule ? Le(s) marchepied(s) pliables, par ex. de BOM bicompartimentées, ne doivent s'ouvrir que vers l'intérieur,
5			* Les marchepieds sont-ils construits façon caillebotis et antidérapants ?
6			* Les bords et angles des marchepieds sont-ils arrondis (rayon minimal : 2,5 mm) ? Ils sont équipés dans la plupart des cas de caoutchouc de protection en plus pour protéger les jambes des ripeurs,
7			* Si la détection de présence est assurée par le poids, détecte-t-on bien dès 30 kg maximum ? Essai en un point quelconque avec au plus 30 kg : faire plusieurs essais de positions et de poids,
8			* Est-il strictement impossible d'utiliser le(s) marchepied(s) autrement qu'en position dite utilisable ou complètement et dûment déployée ? (aucune mauvaise utilisation possible : par exemple, appui sur une saillie, un rentrant ou structure porteuse, ni à proximité du marchepied à l'arrière) Ceci concerne des marchepieds spéciaux (ex. : bi-pliants ou coulissants sur bi-compartimentées ou minibennes) : Ils doivent être sécurisés à la conception selon l'EN sans laisser le choix au ripeur.
9			* La détection de présence ripeur sur marchepied provoque-t-elle l'arrêt immédiat de la compression lors de sa phase dangereuse (Descente chariot/panneau pelle ouverte) pour un système dit ouvert ? Voir § III B) et III C) : moins de 1400 mm = système ouvert,
10			* Le cycle ne redémarre-t-il pas automatiquement à la non-détection par le poids, ou à la mise en position non-utilisable, dans le(s) cas d'un système ouvert ?
11			* Si la détection de présence est faite par détection de l'occupation du volume, est-elle assurée par au moins deux cellules par marchepied ?
12			* Dans le cas de cellules de détection de l'occupation du volume, sont-elles bien positionnées et calibrées de façon à détecter une personne sur toute la profondeur ou la largeur du marchepied ? N.B. : Les organismes notifiés ont une préférence pour la détection par le poids, plus fiable.
13			* Dans le cas de cellules de détection de l'occupation du volume, sont-elles positionnées de façon à détecter une personne en position accroupie ? La hauteur de la cellule la plus basse doit être inférieure à 1000 mm depuis le marchepied

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
V	Sécurité pour les lève-conteneurs (LC)			
V.A	Sécurité générale pour tous les types de lève-conteneurs			
1	7.2 EN (27ème point)	* Le lève-conteneurs est-il compatible avec la liste des conteneurs à déchets prévus pour être manipulés ? (en particulier si présence de petits bacs 80 ou 120L et/ou de gros bacs 1000 ou 100L, et /ou de bacs 4 roues à timon d'attelage)		Les petits bacs exigent une descente du peigne appropriée à moins d'1m. Les bacs à tourillons nécessitent des bras latéraux, et le cas échéant un dispositif d'ouverture de couvercle bombé. Les bacs avec timon exigent de prévoir une BOM à large trémie.
2	5.2.1.3 (EN 1501-5) + XP H96-114	* Le système de verrouillage de bacs sur peigne respecte-t-il toutes les dimensions de la fig. A.2-5a (forme A avec chevauchement de 10mm au dessus des dents, ET espace horizontal de 8 mm (+0; - 0,5) derrière les dents) ?		Selon la norme Afnor XP H96-114 de 2015, l'expérience acquise par le groupe d'experts H96X en cas de parcs mixtes de bacs forme A et C, est qu'il faut disposer de la forme A de barre de verrouillage (pas la forme C non polyvalente sur les bacs forme A).
3	5.1.1.2 (EN 1501-5)	* Une garde au sol de 320 mm minimum en conditions de déplacement est-elle garantie (si nécessaire : par remontée automatisée du LC , ou arrêt forcé du véhicule jusqu'à remontée du LC par commande manuelle)?		La distance minimale du point bas du lève-conteneurs par rapport au niveau du sol horizontal doit être de 120 mm lève-conteneurs en fonctionnement, ou sinon de 320 mm.
4	5.1.16 et 5.2.1.1 (1501-5)	* Les peignes des LC sont-ils équipés de dispositifs de guidage du positionnement latéral (dits cornes de guidage) des 2 côtés ?		Sur un lève-conteneurs à double chaise, les cornes internes peuvent ne pas être présentes.
5	7.2 et 7.5 (EN 1501-5)	* A-t-on défini le(s) conteneur(s) prévu(s) et la(les) charge(s) maximale(s) correspondante(s) par marquage extérieur bien visible, et bien détaillé dans le manuel d'utilisation ?		Voir aussi la NF XP H96-114 proposant des compléments à la EN 1501-5, issus de la série NF H96-112.
6	5.1.1.4 (EN 1501-5) + XP H96-114	* La masse maximale pouvant être levée est-elle automatiquement limitée à 175 kg pour un seul bac à 2 roues, et à 350 kg pour un bac à 4 roues OU de deux bacs à 2 roues en simultané ?		Cette fonction de sécurité est assurée par des capteurs de détection de présence par demi-chaise, déjà nécessaires à la vitesse et à l'arrêt semi-automatique obligatoire des bacs 4 roues.
7	5.1.1.8 (1501-5)	* La durée minimale de cycle est-elle respectée quel que soit le mode - manuel, semi-auto ou automatique : 6 sec. pour un bac 2roues, et 10 sec. pour un bac 4 roues OU pour deux bacs 2 Roues en simultané ?		Mesurage des temps de cycle à effectuer en excluant le temps alloué à l'arrêt et au secouage en haut de la trémie)
8	5.1.1.1	* Existe-t-il des dispositifs de protection des zones de cisaillement liées à la montée / descente des LC (barrières, écarteurs protecteurs, ...) ?		Figure B.4 de la norme EN 1501-1:1998
9	5.9.3.1	* Les boutons de commande du LC sont-ils placés hors de la zone d'évolution du LC, de ses accessoires, et du conteneur le plus volumineux prévu ?		Ces boutons poussoirs doivent être affleurant afin d'éviter toute manœuvre involontaire; Les leviers ne sont pas conformes à la norme homologuée française NF H 96-112 en vigueur à ce jour.
10	5.9.3.1	* Ces boutons sont-ils protégés contre les commandes non intentionnelles ou appuis intempestifs, par exemple par une collerette affleurant ?		Un levier peut néanmoins être accepté dans le cadre d'une attestation CE de Type; il doit alors être équipé d'un dispositif de protection et de sécurité équivalent à un bouton affleurant.
11	5.1.2	* Les positions et fonctionnements des commandes sont-elles logiques et intuitives ? (bouton de montée au dessus de la descente; tirer pour monter et pousser pour descendre,...)		L'objectif est d'éviter toute manœuvre involontaire et de ce fait potentiellement dangereuse,
12	5.1.1.10	* Le fonctionnement de l'équipement lève-conteneur est-il impossible dès que le véhicule roule ? (sauf en cas de système fermé, et sauf la remontée en garde au sol à 25 cm maxi du sol et ce jusqu'à 6 km/h ; sous réserve expresse d'absence de risque de cisaillement par exemple par des protections latérales) ?		L'exception Garde au sol exige un châssis équipé d'un signal de vitesse à 6 km/h maxi. L'essai devra être fait en marche arrière, en roue libre au N, et le cas échéant dispositif d'inhibition des sécurités marchepieds actionné.
V.B	Sécurité pour lève-conteneurs manuels			
1	Dir. 2006/42	* La montée et le basculement dans la trémie de(s) la chaise(s) du LC nécessitent-ils bien un appui maintenu sur un bouton poussoir ou un levier ?		Sauf en cas de préhension assistée en début de cycle, et ce jusqu'à 400 mm maxi sous le bas du bac.
2	Dir. 2006/42	* Le basculement arrière (dérotation) et la descente du LC nécessitent-ils de même un appui maintenu ?		

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

Ref.	OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
V.C	Sécurité pour lève-conteneurs semi-automatiques (compléments au mode manuel)		
1	5.1.1.1	* Le lève-conteneurs est-il équipé de barrières latérales, éventuellement rabattables, matérialisant l'espace d'évolution du conteneur en opération ?	Le déploiement éventuel de barrières vers l'arrière n'est toléré qu'en mode collecte; Interdit en mode roulage,
2	5.3.1 + Figure A9	* Le lève-conteneurs est-il équipé de barrières immatérielles ou matérielles, afin de sécuriser l'espace arrière d'évolution du conteneur ?	A défaut, veiller à la présence de pictogrammes de danger, et à la formation adéquate des opérateurs,
3	5.3.1	* Existe-t-il une détection de présence d'un conteneur en appui et ce sur chaque chaise ?	Si LC à simple chaise, 2 capteurs sont nécessaires pour les bacs à 2 roues, un de chaque côté.
4	5.3.1	* Existe-t-il un dispositif de confirmation du bon accrochage de la collerette du conteneur sur le peigne du LC, et ce sur chaque chaise ?	Si LC à simple chaise, 2 capteurs sont nécessaires pour les bacs à 2 roues, un de chaque côté.
5	5.3.1	* Existe-t-il un système vérifiant le bon verrouillage du système peigne-pince sur le conteneur de chaque chaise ?	Pour les verrouillages usuels à actionnement indirect non manuel : pneumatique, électrique ou hydraulique.
6	6.3.11 (EN 1501-1+A2:2009)	* Existe-t-il un système de vérification de la position de la collerette du conteneur à déchets sur les dents du peigne et de son système de verrouillage pendant la séquence de verrouillage ?	Si la collerette d'un conteneur est mal accrochée au peigne, le cycle de levage du LC s'arrête à 40 cm maximum du sol.
7	5.3.1	* Dès lors que le début du cycle s'est arrêté normalement (après la vérification V-V.C-7, ci-dessus), est-il impérativement nécessaire de donner une impulsion sur un bouton poussoir pour obtenir la suite du cycle ? (la montée, le basculement dans la trémie, le basculement arrière et la descente jusqu'au sol)	Une impulsion ou plus selon certaines options. L'arrêt devrait avoir lieu à moins de 40 cm du sol.
8	5.3.1 + XP H96-114	* L'accrochage d'un bac à 4 roues déclenche-t-il dans tous les cas automatiquement une levée limitée du conteneur ? (arrêt du LC avec les roues à 100 mm du sol environ, à la montée et aussi à la descente - Une commande séparée est alors nécessaire pour continuer / terminer le cycle)	Généralisation de la fonctionnalité "préhension assistée" des bacs 4R aux LC manuels; les capteurs de présence bac(s) devant déjà être présents pour contrôler la vitesse maximum selon le type de(s) bac(s) accrochés.
9	XP H96-114	* L'utilisation de la préhension latérale d'un conteneur par les bras DIN interdit-elle strictement le mode semi-automatique du LC ?	Bonne pratique de sécurité issue de la NF H 96-112 compte tenu de la réalité du système.
10	5.3.1. (10ème alinéa)	* En cas de lève-conteneur à simple poutre, sa montée en mode automatique n'est-elle strictement déclenchée que par la présence détectée de bac et confirmée de bon accrochage, du seul côté droit ? (si 2 bacs à 2 R)	En cas d'accrochage détecté de deux bacs à 2 roues, le départ du cycle Automatique ne peut se faire qu'après confirmation du bon accrochage du côté gauche strictement avant celui du côté droit.
11	5.3.1	* Existe-t-il en plus un mode manuel de montée et descente ?	Souvent nécessaire en exploitation.
12	5.9.3.2	* Un appui sur l'un quelconque des boutons poussoirs de commande manuelle interrompt-il immédiatement le mode semi-automatique ?	En mode semi-automatique plus qu'en mode manuel, les boutons poussoirs affleurant sont très préférables aux leviers.
13	5.3.1.	* Le fonctionnement semi-auto du LC est-il impossible lorsqu'un des marchepieds est occupé ?	Nouvelle clause plus restrictive, même en cas de protection latérale du ripeur.
14	5.3.1. 10è §	* En cas de lève-conteneur à double ou triple chaise, la présence d'un ripeur sur un marchepied interdit-elle strictement tout mouvement de la chaise attenante (même en mode manuel) ?	Selon la XP H96-114, un mouvement resterait possible sur l'autre(s) chaise(s) opposée sauf si l'autre marchepied est occupé. Ne l'envisager que sous couvert d'un organisme notifié.
V.D	Sécurité pour lève-conteneurs automatiques (compléments au mode semi-automatique)		
1	5.1.1.1.	* Le lève-conteneurs est-il équipé de barrières latérales, éventuellement rabattables, matérialisant l'espace d'évolution du conteneur en opération ?	
2	5.1.1.1.	* Le lève-conteneurs est-il équipé de barrières immatérielles ou matérielles, afin de sécuriser l'espace arrière d'évolution du conteneur ?	A défaut, veiller à la présence de pictogrammes de danger, et à la formation adéquate des opérateurs,
3	5.3.1	* Existe-t-il une détection de présence conteneur en appui et ce sur chaque chaise ?	Si LC à simple chaise, 2 capteurs sont nécessaires pour les bacs à 2 roues, un de chaque côté.
4	5.3.1	* Existe-t-il un dispositif de confirmation du bon accrochage de la collerette du conteneur sur le peigne du LC, et ce sur chaque chaise ?	Si LC à simple chaise, 2 capteurs sont nécessaires pour les bacs à 2 roues, un de chaque côté.

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
5	5.3.1	* Existe-t-il un système de vérification de la position de la collerette du conteneur à déchets sur les dents du peigne et son système de verrouillage pendant la séquence de verrouillage ?			Pour les verrouillages usuels à actionnement indirect non manuel : pneumatique, électrique ou hydraulique.
6	5.3.1.	* La montée en tout automatique d'un conteneur à 4 roues est-elle strictement impossible ? (seul le mode semi-automatique avec 2 arrêts est validé par les Organismes Notifiés - voir chapitre V.C - N°9 et n°10)			Vérifier la présence et le bon fonctionnement d'un détecteur de présence de tout type de conteneur à 4 roues
7	5.3.1. (10ème alinéa)	* En cas de lève-conteneur à simple poutre avec 2 bacs à 2 roues, sa montée en mode automatique n'est-elle strictement déclenchée que par la présence détectée de bac et confirmée de bon accrochage, du seul côté droit ?			En cas d'accrochage détecté de deux <u>bacs à 2 roues</u> , le départ du cycle Automatique ne peut se faire qu'après confirmation du bon accrochage du côté gauche strictement avant celui du côté droit.
8	5.3.1	* Existe-t-il en plus un mode manuel disponible (de montée et de descente) ?			
9	5.3.1	* Un appui sur l'un des boutons poussoirs de commande manuelle interrompt-il le mode automatique ?			En mode automatique encore plus qu'en mode semi-auto, les boutons poussoirs affleurant sont préférables aux leviers.
10	5.3.1	* Le fonctionnement automatique du LC est-il impossible dès qu'un des marchepieds est occupé ?			Nouvelle clause plus restrictive, même en cas de protection latérale du ripeur.
VI		Sécurité Porte arrière			
0	Décret n°1998-1084	* Les flexibles situés dans un rayon de 500 mm du ripeur ou d'une personne proche du véhicule (sur marchepied, à la commande bi-manuelle, ou face au LC) , sont-ils renforcés contre les risques de rupture et munis d'un dispositif anti-fouettement ?			Par exemple une tôle ou un manchon adéquat fixé à chaque extrémité pour arrêter ou dévier le liquide sous pression.
1	7.1.2.1	* Tout mouvement (ouverture ou fermeture) de la porte arrière de déchargement déclenche-t-il un avertissement sonore permanent à l'extérieur, audible de l'équipier de collecte et donc supérieur à 80 dB(A) ?			Le niveau de pression acoustique peut être réglable mais devra avoir été mesuré à 5 mètres derrière maximum. Cet avertisseur doit être différent de celui de la marche arrière !
2	5.3.1.1	* Le bouton poussoir de déverrouillage et d'ouverture de la porte arrière est-il à action maintenue ?			Mode manuel
3	5.3.3	* Les cycles de la pelle et du chariot de compression sont-ils impossibles dès le déverrouillage de la porte et ce jusqu'à une hauteur minimum de 2,5 m ?			Un cycle de compaction est toléré pour vider complètement la trémie; hauteur > 2,50 m sinon voir tableau 2 de l'EN 13849.
4	5.3.1.2	* Le bouton poussoir de poussée de l'éjecteur vers l'arrière du véhicule nécessite-t-il une action maintenue ?			
5	5.3.1.3	* Le bouton poussoir de retrait de l'éjecteur vers l'avant du caisson, nécessite-t-il une action maintenue ?			
6	5.3.1.2 5.3.1.3	* Le bouton poussoir / commande de début de descente de la porte arrière est-il à action maintenue?			La porte ne doit pas pouvoir être fermée complètement en une seule fois, et un espace d'au moins 1000 mm doit subsister entre la porte et le caisson avant l'opération de fermeture finale.
7	5.3.1.4	* La fin de fermeture (de 1 m minimum au verrouillage complet) nécessite-t-elle obligatoirement une action maintenue, et ce simultanément sur les deux boutons poussoirs de commande bi-manuelle ?			L'écartement des 2 boutons doit strictement empêcher la possibilité d'utilisation à une seule main
8	5.3.1.4	* Les boutons poussoirs de commande bi-manuelle sont-ils positionnés de manière à permettre à l'opérateur de bien vérifier l'absence de toute personne ? (ou d'un objet-dans la zone de fermeture finale de porte)			Donc à proximité immédiate mais sécurisée de la porte arrière.
9	5.11.3.1	* Ces deux boutons poussoirs sont-ils affleurants ?			
10	?	* L'ouverture de la porte arrière est-elle impossible lorsque le véhicule est en mouvement ?			Depuis tout point de commande : cabine ou latéral extérieur
11	5.1	* L'ouverture de la porte arrière par commande depuis le poste avant caisson est-elle impossible lorsqu'il y a un marchepied occupé ?			En cabine, le conducteur doit pouvoir contrôler, par un système de rétrovision approprié, l'ensemble de la zone d'évolution possible d'un agent et pas seulement les marchepieds.
12	7.1.1.2 (3ème §)	* La vitesse du véhicule est-elle limitée à 6 km/h environ (marche avant ou recul) quand la porte arrière est ouverte ? (Privilégier donc autant que possible les châssis ou dispositifs permettant cette 2ème limitation de vitesse)			Plusieurs risques graves sont causés par la circulation avec porte AR ouverte / levée malgré l'avertisseur, avant ou après vidage.

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

Ref.	OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
13 5.3.1			* En cas de benne bi-compartmentée à double porte , toutes ces commandes et systèmes de sécurité sont-ils disponibles sur chaque porte ? La norme prévoit des spécifications pour la porte, donc par extension chaque demi-porte est une porte.
14 5.3.2 adaptée			* Deux béquilles sont-elles installées de manière permanente (une de chaque côté de la porte) afin d'empêcher sa fermeture complète accidentelle pendant une procédure d'entretien ? Deux béquilles au moins pour l'ensemble des deux portes bi-compartmentées (soit une par porte)
15 5.3.1.4			* Leur mise en position de sécurité peut-elle s'effectuer de l'extérieur de la BOM sans que l'opérateur doive introduire une partie quelconque du corps entre la porte et le caisson ? Le cas échéant, avec l'aide d'un outil approprié afin d'éviter notamment l'usage des mains dans cette zone dangereuse.
16 7.1.2.1			* Lorsqu'une partie mobile peut entrer en collision avec le mécanisme de compactage, par ex. si le chargement peut faire avec une grue auxiliaire, cela active-t-il automatiquement un signal avertisseur sonore extérieur (plus de 80 dB(A) ? Exemple cité par la norme. Peut être évité par un système de contrôle des positions de la grue. Le niveau acoustique peut être réglable mais doit avoir été mesuré à 5 mètres maxi. de l'arrière.
18 7.1.1.2 (3ème §) étendu			* La vitesse de marche arrière est-elle limitée en permanence à 6 km/h ? Limitation de la dangerosité de la manœuvre la plus accidentogène pour équipiers de collecte ou riverains, alors exposés au risque d'écrasement par véhicule.
VII Sécurité de la fonction déplacement avec marchepied(s) occupé(s)			
1 5.10.3.3.1 §3 et 5.11.3.3			* Dès lors qu'un marchepied de 450 mm de large est occupé, la vitesse du véhicule est-elle automatiquement limitée à 30 km/h ? La limitation à 30 km/h est désormais réservée aux marchepieds larges de la figure B.4-1a : les 30 km/h sont à contrôler sur terrain plat (petit dépassement toléré par la norme en descente)
2 A1 de 5.10.3.3.1 §3			* Dès lors qu'un marchepied de type étroit de 350 mm de large est occupé, la vitesse du véhicule est-elle automatiquement limitée à 25 km/h ? (soit dès la conception du châssis, soit si l'information de vitesse est disponible en provenance du châssis, sur signal de l'équipement) Cette limitation à 25 km/h compense le moindre écartement des pieds, préserve le niveau de stabilité. Elle est imposée aux marchepieds étroits de 350 mm de la figure B.4-1b.
3 5.10.3.3.1			* Dès lors qu'un marchepied est occupé, la marche arrière est-elle impossible ? L'interdiction de marche arrière doit être réalisée par freinage; sauf dans le seul cas d'un système de freinage non pneumatique, alors par un arrêt immédiat du moteur.
4 5.10.3.3.1			* La marche arrière devient-elle impossible lorsque le levier de marche arrière est enclenché et qu'ensuite un ripeur monte sur le marchepied ? A vérifier en particulier sur les BOM équipées d'une boîte de vitesses mécanique ; essai à faire à basse vitesse < 5 km/h.
5 5.10.3.3.1			* Le redémarrage en marche arrière est-il impossible lorsque la marche arrière est enclenchée et que le ripeur descend du marchepied ? Obligation de passer au point mort avant d'effectuer une autre marche arrière (pour arrêt par freinage).
6 5.10.3.3.1			* Ripeur sur marchepied, les systèmes de sécurité 30 km/h et interdiction de marche arrière sont-ils actifs, quelle que soit la position de l'interrupteur général présent au poste de conduite ? Vérifier concrètement en "coupant la benne" si la vitesse reste bien limitée à 30 km/h et la marche AR impossible.
7 5.10.3.3.3 + 7.1.1.2			L'occupation de(s) marchepied(s) est-elle signalée en cabine par un signal visuel (voyant, texte, pictogramme,...) ? (<i>quelle que soit la vitesse du véhicule, et différent du signal d'activation de l'inhibition des sécurités marchepieds</i>) Privilégier un voyant par marchepied, bien visible de jour ou de nuit, implanté(s) près du signal dit d'inhibition. Ce signal doit fonctionner dès le contact moteur allumé.
8 5.10.3.3.2 et 7.1.1.2			L'activation de la commande d'inopérance (dite d'inhibition) des sécurités marchepieds est-elle indiquée en cabine par un signal rouge clignotant (au choix lumière, texte, pictogramme,...)? Signal différent de ceux de présence ripeur. Pendant toute la durée de l'inhibition des sécurités ripeur sur marchepied, qu'il(s) soient occupés ou non, et ce dès le contact moteur mis.
9 5.10.3.3 et 7.1.1.1			L'occupation d'un marchepied(s) au-delà de 40 km/h est-elle signalée en cabine par un avertisseur sonore ? (signal intermittent rapide, de pression acoustique aux oreilles du conducteur devant être entre 65 et 80 dB(A)) En plus du signal visuel fixe et y compris en cas d'activation de l'inhibition dite d'urgence. Ce signal d'avertissement sonore ne doit pouvoir être arrêté que par l'arrêt du contact du châssis. Il est recommandé que cet avertisseur s'active dès 30 km/h.

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

Ref.	OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
VIII	Sécurité des postes de commande : signalisations, informations et avertissements		
1			* Les boutons présents sur les différents pupitres de commande sont-ils signalés à l'aide de pictogrammes compréhensibles ? Voir tableau 2 de la NF EN 1501-1 :2009 / A compléter par une formation des équipiers.
2			* A l'exception des boutons d'arrêt d'urgence, tous les boutons poussoirs des organes de manœuvre sont-ils affleurants afin d'être protégés d'une action involontaire intempestive (lève-conteneurs, mécanisme de compression,...)? Un levier peut néanmoins être accepté dans le cadre d'une attestation CE de Type; il doit alors être équipé d'un dispositif de protection et de sécurité équivalent à un bouton affleurant.
3			* Chacun des boutons d'arrêt d'urgence est-il à accrochage ou bi-stables, restant bien en position arrêt lorsque enclenché, et son réarmement nécessite-t-il une action manuelle à l'endroit où il a été initié pour être remis en position initiale ? Selon l'art. 4.4.4. de la norme NF EN ISO 13850: 2008, en cas de défaillance de l'appareil d'arrêt d'urgence, la génération de l'ordre d'arrêt doit être prioritaire sur la fonction de maintien.
4			* Tous les boutons d'arrêt d'urgence pour les équipiers de collecte sont-ils de coloris rouge ? Selon l'art. 4.4.5 de la norme NF EN ISO 13850: 2008 : Bouton complété autant que possible d'un fond de couleur jaune derrière l'organe de service, ou muni d'une collerette jaune.
5			* Dès lors que l'un des arrêts d'urgence est enclenché, tout mouvement de l'équipement (compaction, lève-conteneurs, voire vidage) est-il impossible ? Sauf l'action sur le bouton jaune de dégagement, pour faire remonter le chariot / pelle de compaction, qui doit rester possible.
6			* Lorsqu'un bouton d'arrêt d'urgence est actionné, un signal acoustique clairement identifiable est-il opérationnel en cabine ? Voir spécification sonore en § II.2.3
7			* Le(s) bouton(s) poussoir(s) de démarrage du mécanisme de compression sont-ils verts ?
8			* Le(s) bouton(s) poussoir(s) de dégagement d'urgence sont-ils jaunes ? Symboles graphiques définis au 5.9.1 - tableau 2
9			* Des boutons de communication vers la cabine (dits "sonnette ripeur") sont-ils présents ? Un de chaque côté du véhicule, à proximité des ripeurs.
10			* Les tests de fonctionnement de toutes les commandes sont-ils satisfaisants ? (boutons ou leviers présents sur les boîtiers aux postes de travail ripeur à l'arrière du véhicule)
11			* Les boutons poussoirs de commande du lève-conteneurs sont-ils de couleur bleue ? Bleu foncé : descente; bleu clair : montée.
12			* Les informations écrites d'utilisation de l'équipement sont-elles en français et compréhensibles (y compris écran de messages) ?
13			* Existe t-il des autocollants d'avertissement pour les autres risques relatifs au lève-conteneurs (cisaillement, heurt, ...) ? Notamment pour les lève-conteneurs à double chaise, en particulier pour les modes automatiques.

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

Ref.	OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
IX	Sécurité arrière des opérateurs : pré signalisation visuelle, sonore, et éclairage de travail		
1			Uniquement feu(x) à éclats de coloris ambre-orange. (Plus de simples gyrophares) 4 au total maximum selon C. Route. Vérifier leur visibilité de jour ou de nuit, surtout à 200 m derrière la BCD.
2			Compte tenu des risques et des pratiques d'extinction de la benne, plus d'exception faite en mode transport.
3			Envisager si nécessaire selon les voies empruntées une option d'extinction automatique des feux à éclats au-delà de <u>30 à 40 km/h maximum</u> . (Note DSCR, Arrêté de 1954 modifié, § relatif aux feux de progression lente)
4			La signalisation spécifique dite de chantier mobile (triangle AK5 ou tri-flash assimilés) est à apprécier selon l'évaluation des risques professionnels (personnel sur la voie publique).
5			Ce point est rappelé dans la R 437 - Pour mémoire, au Code de la Route, tout ce qui n'est pas autorisé est interdit. (voir note DSCR)
6			Uniquement doublage haut des feux de position, feux stop et clignotants-indicateurs de changement de direction).
7			Arrêté du 16 juillet 1954. Les <i>adhésifs de coloris orange et rouge sont également autorisés selon réglementation CE</i> .
8			Arrêté modificatif du 22 Oct 2004 : règlement 70R01 obligatoire à partir du 1/4/2005. (+ Parc global depuis le 1/4/2006.)
9			Obtenir justification des 75 lux minimum à 1m au dessus du sol. (voir figure A.3-1 zones V5,V6, V10).Envisager l'installation d'une cellule photométrique fiable.
10			Envisager l'extinction automatique, sinon la coupure manuelle des projecteurs de travail au-delà de 30 km/h . (Code de la Route, Note DSCR n°33978 distinguant le mode collecte du roulage).
11			Le niveau de pression acoustique peut être réglable mais toujours supérieur à 80 dB(A) mesurés à 5m. (NB : <i>Recommandation conventionnelle car normalement interdit par le Code de la Route</i>
12			Donc installé dans les règles de l'art hors d'atteinte des ripeurs, et non modifiable avec des outils courants ou tout autre moyen de fortune.
13			Qualité et implantation sur la carrosserie et la cabine selon le règlement de Genève ECE 104 (nouveaux types de P.L. de PTAC > à 7,5t et de plus de 6 mètres de long, mis en circulation depuis le

FIN