

## ABANDON DU BRAI DE HOUILLE

Le 2 avril 2002

Les études toxicologiques françaises et européennes montrent que plus la teneur en HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) d'un produit est élevée, plus les risques pour la santé des personnes lors de sa manipulation sont importants.

Pour le brai de houille, couramment appelé « goudron », c'est lors de sa mise en température élevée qu'il émet des fumées contenant des HAP.

Sachant que le brai de houille a une teneur en HAP importante, l'Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française (USIRF) recommande l'abandon de l'usage de ce produit dans la fabrication des enrobés hydrocarbonés à chaud.

En application du principe de précaution et après consultation de ses fournisseurs et ses principaux clients, cette recommandation est publiée par l'USIRF en date du 2 avril 2002.

## PETITS CYLINDRES A CONDUCTEURS PORTÉS

Le 13 novembre 2003

L'USIRF met en garde ses adhérents sur les dangers que présente l'utilisation des petits cylindres à conducteurs portés, de largeur inférieure à un mètre.

Ces engins sont susceptibles de se renverser dans des conditions d'utilisation courante et plus facilement que ne l'indiquent leurs fabricants dans les documentations techniques.

Cette recommandation s'appuie sur l'étude que l'INRS a réalisée sur le comportement dynamique d'un mini-compacteur lors de la descente d'un trottoir.

[Réf. : document de travail IET – NP/03 DT – 048/VB – août 2003]

## DÉPOTAGE DU BITUME dans les centrales d'enrobage et les usines de liants

Le 29 octobre 2004

Les accidents graves répertoriés lors des opérations de dépotage du bitume sont le plus souvent causés par des brûlures dues à des projections de bitume chaud.

Afin d'éviter ces accidents, l'USIRF recommande fortement l'installation dans toutes les stations de dépotage de bitume de pompes d'aspiration, et préconise de veiller particulièrement à ce qu'elles soient maintenues en permanence en état de fonctionnement.

En ce qui concerne les opérations de manipulation de bitume chaud, se référer à la notice du fournisseur pour les précautions et protections adaptées, notamment contre les risques de brûlures et de vapeurs concentrées et chaudes.

## FLUXANTS pour liants hydrocarbonés utilisés en techniques routières

Le 30 avril 2004

Il existe actuellement des produits fluxants de diverses provenances :

- dérivés du pétrole (produits pétroliers ou pétrochimiques)
- dérivés du charbon (produits carbochimiques)
- mixtes (pétrochimie + carbochimie)
- d'origine végétale (agrochimie).

L'éventuelle présence de substances dangereuses dans ces produits, avec les risques qu'elles peuvent induire, n'est pas uniquement due à l'origine de la matière première mais est également liée à la nature du procédé utilisé pour produire le fluxant.

Pour juger de la dangerosité d'un produit, il n'y a pas, à ce jour, d'autres critères que la réglementation sur les « substances et préparations dangereuses (\*) », qui traite de la classification, de l'emballage et de l'étiquetage des produits correspondants.

Certains fluxants, sont classés et étiquetés, d'autres ne le sont pas. L'étiquetage d'un produit encadre son utilisation mais n'interdit pas son usage.

Pour limiter les risques les plus importants, l'USIRF recommande l'abandon des fluxants étiquetés T R45 et Xn R40 (\*\*).

.../...

\* *Substances et préparations dangereuses – Arrêté du 20 avril 1994 modifié (transcription en droit français de la Directive Européenne 67/548/CE modifiée)*

\*\* *Catégories de danger : T = Toxique Xn = nocif*

*Phrases de risques : R45 = peut causer le cancer R40 = effet cancérigène suspecté*

## FRAISAGE DES REVETEMENTS ROUTIERS

Le 26 janvier 2004

L'USIRF met en garde ses adhérents sur les risques d'ingestion de poussières lors des opérations de fraisage de revêtements routiers.

Le port d'un masque de type P3 est fortement recommandé, tant pour le conducteur de la fraiseuse que pour le personnel à pied qui participe à l'opération.

## TRAVAUX COMPORTANT L'EMPLOI et la MANIPULATION DE PRODUITS BITUMINEUX

Le 29 octobre 2004

A la suite des essais effectués par l'INRS, la CRAM de Bretagne, et la médecine du Travail du Finistère, l'USIRF rappelle les précautions à prendre lors de l'utilisation sur chantier de matériaux bitumineux :

- laver et rincer abondamment en fin de poste les parties découvertes du corps, utiliser des savons adaptés et des essuie-mains jetables, ne pas utiliser des solvants, du fioul ou du pétrole,
- éviter les projections d'enrobés sur la peau, car le risque de brûlure est important du fait des températures de mise en œuvre.
- préférer les températures de mise en œuvre les plus basses, compatibles avec la qualité du revêtement, la facilité d'application, les aléas de gestion du chantier,...
- porter des vêtements de protection couvrant le corps et des gants adaptés,
- réduire raisonnablement et autant que possible, l'exposition aux gaz d'échappement des véhicules et des engins (chantier et/ou circulation de la voirie publique associée),
- dans le cas de travaux en atmosphère confinée (dans des tunnels ou à l'intérieur de bâtiments par exemple) porter des protections respiratoires de type P3,
- nettoyer fréquemment les vêtements de travail,
- changer régulièrement les vêtements en contact avec la peau,
- pour les opérations de chargement de bitume chaud, se reporter à la recommandation concernant le dépotage du bitume.

## MISE EN PLACE DE LIANT CHAUD A LA LANCE

Le 8 décembre 2005

Certaines entreprises utilisent la lance pour la mise en place de liant chaud, à une température voisine de 150°C.

Cette opération présente un risque de brûlure si le flexible venait à éclater.

L'USIRF recommande donc de n'utiliser la lance que pour la mise en place d'émulsion, et dans tous les cas :

- d'éviter la présence de personnel à proximité de l'opérateur
- de faire porter les protections individuelles indispensables (vêtements couvrants, gants avec manchettes, visière de protection).

## UTILISATION DES COMPACTEURS A PNEUS

31 mars 2006

Des accidents graves ont été déplorés dans certaines conditions d'utilisation de compacteurs à pneus, qui échappent au contrôle de leur conducteur.

Ces accidents ont notamment concerné des problèmes de freinage et de transmission des machines dans certaines circonstances d'utilisation.

Afin d'éviter ces accidents, l'USIRF recommande :

- de ne pas utiliser des compacteurs à pneus lestés à plus de 3 T/roue
- de ne délivrer l'autorisation de conduite pour les compacteurs à pneus qu'aux conducteurs titulaires du CACES n° 7, et spécialement formés et testés sur la conduite des compacteurs à pneus.