



GUIDE DE « BONNE CONDUITE »

consécutif au questionnaire complété par les collectivités, relatif à
l'état des lieux du risque

**EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE LORS DE
L'UTILISATION DE VEHICULES**



Sommaire

<u>A - Principes généraux :</u>	P 4
A1 - L'évaluation des risques est-elle réalisée ?	p 4
A2 - L'évaluation des risques est-elle formalisée dans un document unique ?	p 6
A3 - L'évaluation des risques prend-elle en compte le risque routier ?	p 8
A4 - Une formation à la sécurité est-elle dispensée lors de la prise de fonction ?	p 10
<u>B - Règlement intérieur :</u>	P 12
B1 - Un règlement intérieur est-il en vigueur dans la collectivité ?	p 12
B2 - Le règlement intérieur traite-t-il des questions de sécurité routière ?	p 12
B3 - Le règlement intérieur traite-t-il des questions d'alcool et de conduite ?	p 12
B4 - Le règlement intérieur traite-t-il du contrôle périodique des permis de conduire ?	p 13
<u>C - Organisation de la collectivité (à l'intérieur et aux abords de ses locaux) :</u>	P 14
<u>D - Déplacements :</u>	P 15
D1 - L'organisation et la planification des déplacements professionnels	p 15
D2 - La durée des déplacements est-elle intégrée dans le temps de travail ?	p 15
D3 - Les aléas climatiques sont-ils pris en compte ?	p 15
<u>E - Maintenance (pour les véhicules de la collectivité) :</u>	P 16
E1 - Maintenance	p 16
E2 - La maintenance des véhicules est-elle programmée et régulière ?	p 16
E3 - Est-il prévu un véhicule de remplacement pendant les opérations de maintenance ?	p 16
E4 - Existe-t-il une liste des véhicules ?	p 16
E5 - Existe-t-il un planning des vérifications périodiques obligatoires ?	p 17
E6 - Existe-t-il un carnet de bord par véhicule ?	p 17
E7 - Un contrôle des organes essentiels du véhicule est-il effectué avant chaque utilisation ?	p 17
E8 - Existe-t-il un carnet d'observation par véhicule ?	p 17
E9 - Est-il prévu un véhicule de remplacement en cas de panne ?	p 17
<u>F - Les conducteurs :</u>	P 18
F1 - Existe-t-il une liste des agents autorisés à se déplacer ?	p 18
F2 - Le contrôle régulier de l'original du permis de conduire est-il formalisé sur un document ?	p 18
F3 - La vérification de l'aptitude à la conduite est-elle effectuée ?	p 18
F4 - La conduite est-elle prise en compte dans l'aptitude médicale ?	p 19
F5 - Les limites d'utilisation du véhicule fixées par le constructeur sont-elles connues ?	p 20
F6 - La charge utile du véhicule est-elle connue ?	p 20
<u>G - Communication :</u>	P 21
G1 - Utilisez vous un téléphone portable dans votre activité ?	p 21
G2 - Utilisez vous un système de radiocommunication interne dans votre activité ?	p 21
G3 - Existe-t-il un protocole pour communiquer en sécurité ?	p 21
<u>H - Nombre d'accidents de circulation :</u>	P 22
L'accident de service	p 22
L'accident de trajet	p 22
H3 - L'analyse après un accident de service (mission) de la circulation est-elle effectuée ?	p 23
H4 - L'analyse après un accident de trajet de la circulation est-elle effectuée ?	p 23
<u>I - Responsabilité :</u>	P 24
I1 - Responsabilité Civile	p 24
I2 - Responsabilité Pénale	p 24
<u>J - Véhicules :</u>	P 25
Kilométrage mensuel :	p 25
Vétusté :	p 25
Accessoires :	p 25
Arrimage des charges sur les véhicules :	p 26

La prévention du risque routier lors de la conduite de véhicules est un enjeu social, elle **concerne tous les acteurs de la collectivité** et engage la responsabilité de l'autorité territoriale en tant qu'employeur vis-à-vis de ses agents, c'est également un enjeu économique, car l'accident de la route a des conséquences financières souvent mal évaluées.

Nous sommes tous exposés au risque routier, en tant que conducteurs, passagers ou même piétons.

Les chiffres de la **Caisse Régionale d'Assurance Maladie (CRAM)** région PACA-Corse renforce l'idée que la gestion de ce risque doit être **une priorité**. En effet il faut savoir qu'il représente :

- 14% des accidents de travail avec arrêt
- 33% des accidents de travail mortels
- 64% des accidents mortels (*accidents de travail + accidents de trajet*)

L'accident n'est pas une fatalité, la collectivité en mobilisant tous ses acteurs peut éviter ou réduire les facteurs de risque par la mise en place de mesures de prévention, conformément aux « principes généraux de prévention des risques professionnels » définis par le Code du travail.

Le bilan auquel vous avez contribué constitue un **état des lieux de l'exposition au risque routier** lors des déplacements effectués pour la collectivité, il ne revêt pas pour autant un caractère exhaustif, mais nous a permis d'élaborer ce **guide de « bonne conduite »**, que la collectivité pourra s'approprier afin d'établir un **programme d'action pertinent**.

En effet, seule la collectivité possède la capacité de mener des actions, notamment en matière d'information, de sensibilisation et de formation pour l'ensemble des agents sédentaires mais aussi et surtout, auprès des agents se déplaçant pour des raisons professionnelles.

Ces actions permettront :

d'une part, d'attirer l'attention de chacun sur :

- les risques inhérents à cette activité,
- les comportements individuels,
- l'environnement de la collectivité,
- les véhicules,
- l'organisation du travail.

d'autre part, de développer la réflexion et la communication, au sein de la collectivité notamment pour :

- mettre en place des mesures correctives,
- améliorer l'organisation du travail,
- améliorer l'information et la formation des agents et de l'encadrement,
- adapter les moyens de déplacement aux missions à effectuer,
- proposer la réalisation d'aménagements.

Prévenir les accidents de circulation routière des agents est un enjeu prioritaire pour la collectivité.

A - Principes généraux :

QUESTION A1 : L'évaluation des risques est-elle réalisée ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 43%

Non : 57%

La réglementation en la matière est la suivante :

- Directive n°89/391/CEE du Conseil des Communautés Européennes du 12 juin 1989, dite « directive-cadre », qui définit les principes fondamentaux de la protection des travailleurs et place l'évaluation a priori des risques au sommet de la hiérarchie des principes généraux de la prévention.
- Loi n°91-1414 du 31 décembre 1991, qui a permis de transposer la directive ci-dessus en droit français.
- Décret 2001-1016 du 5 novembre 2001, portant création d'un document unique relatif à l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs
- Circulaire DRT n°6 du 18 avril 2002, visant à fournir des éléments de droit et de méthodes utiles pour promouvoir ce document et en faciliter la compréhension par les acteurs.

L'évaluation en amont des risques vise à connaître, de manière exhaustive et précise, les risques auxquels les travailleurs peuvent être exposés.

Dans cette perspective, **l'évaluation a priori des risques constitue un préalable à la définition des actions de prévention** fondée sur la connaissance en amont des risques auxquels sont exposés les travailleurs. Elle vise à accroître la protection de la santé et de la sécurité des salariés, ainsi qu'à améliorer les conditions de travail au sein de la collectivité. De ce fait, la démarche de prévention contribue aussi à l'amélioration de la performance générale de la collectivité.

Cette approche de la prévention de la santé et de la sécurité au travail doit être menée en liaison avec les instances représentatives du personnel, de façon à favoriser le dialogue social, en constituant un facteur permanent de progrès.

Ainsi, l'évaluation des risques constitue une obligation à la charge de l'autorité territoriale, s'inscrivant dans le cadre des principes généraux de prévention, afin d'engager des actions de prévention des risques professionnels.

EXTRAITS DU CODE DU TRAVAIL - QUATRIÈME PARTIE :
SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL . Partie législative :

Article L4121-1

L'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs.

Ces mesures comprennent :

- 1° Des actions de prévention des risques professionnels ;
- 2° Des actions d'information et de formation ;
- 3° La mise en place d'une organisation et de moyens adaptés.

L'employeur veille à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes.

Article L4121-2

L'employeur met en œuvre les mesures prévues à l'article L. 4121-1 sur le fondement des principes généraux de prévention suivants :

- 1° Eviter les risques ;
- 2° **Evaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;**

3° Combattre les risques à la source ;

4° Adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail et de production, en vue notamment de limiter le travail monotone et le travail cadencé et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé ;

5° Tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;

6° Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;

7° Planifier la prévention en y intégrant, dans un ensemble cohérent, la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants, notamment les risques liés au harcèlement moral, tel qu'il est défini à l'article L. 1152-1 ;

8° Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle

9° Donner les instructions appropriées aux travailleurs.

Article L4121-3

L'employeur, compte tenu de la nature des activités de l'établissement, **évalue les risques** pour la santé et la sécurité des travailleurs, **y compris dans le choix** des procédés de fabrication, des **équipements de travail**, des substances ou préparations chimiques, dans l'aménagement ou le réaménagement des lieux de travail ou des installations et dans la définition des postes de travail.

A la suite de cette évaluation, l'employeur **met en œuvre les actions de prévention ainsi que les méthodes de travail** et de production garantissant un meilleur niveau de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Il intègre ces actions et ces méthodes dans l'ensemble des activités de l'établissement et à tous les niveaux de l'encadrement.

QUESTION A2 : L'évaluation des risques est-elle formalisée dans un document unique ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 20%

Non : 80%

Le document unique d'évaluation a priori des risques professionnels consiste à regrouper dans un seul document le résultat de l'analyse des risques auxquels sont soumis les agents de la collectivité.

L'autorité territoriale a la responsabilité de réunir sur ce même document les données et les analyses portant sur les risques professionnels concernant les personnes placées sous sa responsabilité.

Conformément à l'article R.4121-4 du Code du Travail, les agents (ainsi que l'ensemble des personnes et instances ayant en charge l'hygiène et la sécurité) sont destinataires du document unique d'évaluation des risques ; les modalités d'accès des agents à ce document devront être explicitées sur un avis affiché à une place convenable et aisément accessible dans les lieux de travail (à proximité du règlement intérieur).

Ce document a pour objectif de mettre en œuvre un plan d'actions de prévention pertinentes permettant d'améliorer la situation de la collectivité d'un point de vue hygiène, sécurité et conditions de travail.

Les résultats de l'évaluation des risques devront être transcrits sur un document unique, cela dans le souci de répondre à trois exigences :

- **cohérence**, en regroupant, sur un seul support, les données issues de l'analyse des risques professionnels auxquels sont exposés les travailleurs ;
- **commodité**, afin de réunir sur un même document les résultats des différentes analyses des risques réalisées sous la responsabilité de l'employeur, facilitant ainsi le suivi de la démarche de prévention des risques en entreprise ;
- **traçabilité**, la notion de « transcription » signifiant qu'un report systématique des résultats de l'évaluation des risques doit être effectué, afin que l'ensemble des éléments analysés figure sur un support.

En application des dispositions législatives du code du travail Article L.4121-3 : L'employeur, compte tenu de la nature des activités de l'établissement, **évalue les risques** pour la sécurité et la santé des travailleurs, y compris dans le choix des procédés de fabrication, des équipements de travail (*véhicules...*), des substances ou préparations chimiques, dans l'aménagement ou le réaménagement des lieux de travail ou des installations et dans la définition des postes de travail.

A la suite de cette évaluation, l'employeur met en œuvre les actions de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production garantissant un meilleur niveau de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Il intègre ces actions et ces méthodes dans l'ensemble des activités de l'établissement et à tous les niveaux de l'encadrement. »

EXTRAITS DU CODE DU TRAVAIL - QUATRIÈME PARTIE :
SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL. Partie règlementaire :

Article R4121-1

L'employeur transcrit et met à jour dans un **document unique** les résultats de **l'évaluation des risques** pour la santé et la sécurité des travailleurs à laquelle il procède en application de l'article L. 4121-3.

Cette évaluation comporte un **inventaire des risques identifiés** dans chaque unité de travail de l'entreprise ou de l'établissement.

Article R4121-2

La **mise à jour du document unique** d'évaluation des risques est réalisée :

- 1° Au moins chaque année ;
- 2° Lors de toute décision d'aménagement important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail, au sens de l'article L. 4612-8 ;
- 3° Lorsqu'une information supplémentaire intéressant l'évaluation d'un risque dans une unité de travail est recueillie.

Article R4121-3

Dans les établissements dotés d'un comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, le document unique d'évaluation des risques est utilisé pour l'établissement du rapport et du programme de prévention des risques professionnels annuels prévus à l'article L. 4612-16.

Article R4121- 4

Le document unique d'évaluation des risques est tenu à la disposition :

- 1° Des travailleurs ;
- 2° Des membres du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ou des instances qui en tiennent lieu ;
- 3° Des délégués du personnel ;
- 4° Du médecin du travail ;
- 5° Des agents de l'inspection du travail ;
- 6° Des agents des services de prévention des organismes de sécurité sociale ;
- 7° Des agents des organismes professionnels de santé, de sécurité et des conditions de travail mentionnés à l'article L. 4643-1 ;
- 8° Des inspecteurs de la radioprotection mentionnés à l'article L. 1333-17 du code de la santé publique et des agents mentionnés à l'article L. 1333-18 du même code, en ce qui concerne les résultats des évaluations liées à l'exposition des travailleurs aux rayonnements ionisants, pour les installations et activités dont ils ont respectivement la charge.

Un avis indiquant les modalités d'accès des travailleurs au document unique est affiché à une place convenable et aisément accessible dans les lieux de travail. Dans les entreprises ou établissements dotés d'un règlement intérieur, cet avis est affiché au même emplacement que celui réservé au règlement intérieur.

QUESTION A3 : L'évaluation des risques prend-elle en compte le risque routier ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 35%

Non : 65%

Les risques liés à la circulation routière font évidemment partie des risques professionnels auxquels sont soumis les agents de la collectivité.

La conduite doit être considérée comme un acte de travail à part entière qui concerne non seulement les conducteurs mais aussi les passagers des véhicules ainsi que les piétons (*agents et usagers*). A ce titre, une partie de l'évaluation des risques devra lui être consacrée.

En application des dispositions législatives du code du travail Article L.4121-3 : L'employeur, compte tenu de la nature des activités de l'établissement, **évalue les risques** pour la sécurité et la santé des travailleurs, y compris dans le choix des procédés de fabrication, des équipements de travail (*véhicules...*), des substances ou préparations chimiques, dans l'aménagement ou le réaménagement des lieux de travail ou des installations et dans la définition des postes de travail.

A la suite de cette évaluation, l'employeur met en œuvre les actions de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production garantissant un meilleur niveau de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Il intègre ces actions et ces méthodes dans l'ensemble des activités de l'établissement et à tous les niveaux de l'encadrement. »

Principaux risques liés à la circulation routière :

- **Risques physiques :**
 - Exposition aux vibrations.
 - Manutention de charges.
 - Risques liés à une position assise prolongée (*Trouble Musculo-Squelettique* affectant principalement le cou, les épaules et le dos, maladies cardio-vasculaires ou digestives).
 - Exposition au bruit.
 - Ambiances thermiques.
 - Etc...

- **Risques chimiques et biologiques :**
 - Exposition aux gaz d'échappement.
 - Contacts avec des personnes susceptibles d'être à l'origine de maladies infectieuses.
 - Etc...

- **Risques psychosociaux :**
 - Stress dû à la responsabilité des passagers et des autres usagers de la route.
 - Stress dû aux horaires de travail.
 - Stress dû à la durée de travail.
 - Stress dû au respect des horaires.
 - Stress dû au manque de connaissance à l'avance des horaires.
 - Stress dû aux outils de contrôle.
 - Stress dû aux autres tâches interférant avec la conduite.
 - Violence ou agression.
 - Tabagisme.
 - Consommation de substances psycho actives.
 - Déséquilibre alimentaire.
 - Sédentarité.
 - Etc...

Les effets sur la santé résultant d'une conduite professionnelle sont variés et **induisent un absentéisme important**. Sont notamment reconnus dans la littérature spécialisée :
(Source INRS : *conduite et santé - TC118*)

- La fatigue.
- Les troubles du sommeil et syndrome d'apnées du sommeil.
- L'état de stress chronique.
- Les troubles anxio-dépressifs.
- Le syndrome de stress post-traumatique.
- Les syndromes métaboliques.
- Les maladies cardio-vasculaires.
- Les atteintes ostéoarticulaires.
- Les troubles sensoriels et digestifs.
- Les cancers.

QUESTION A4 : Une formation à la sécurité est-elle dispensée lors de la prise de fonction ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 12%

Non : 88%

Le Code du Travail dispose que l'employeur organise l'information et la formation des travailleurs sur les risques pour la santé et la sécurité et les mesures prises pour y remédier.

L'information et la formation à la sécurité ont pour objet d'instruire l'agent des précautions à prendre pour assurer sa propre sécurité, celle de ses collègues de travail et, le cas échéant, celle des usagers du service. Elles concourent à la prévention des risques professionnels

Elles concernent :

- 1° Les conditions de circulation sur les lieux de travail ;
- 2° Les conditions d'exécution du travail ;
- 3° La conduite à tenir en cas d'accident ou de sinistre ;
- 4° L'information des agents sur les risques pour leur santé et leur sécurité.

La formation dispensée tient compte de la formation, de la qualification, de l'expérience professionnelle et de la langue, parlée ou lue, de l'agent appelé à en bénéficier.

1° - La formation à la sécurité relative aux conditions de circulation des personnes sur les lieux de travail:

Elle est dispensée sur les lieux de travail, et a pour objet d'enseigner à l'agent, à partir des risques auxquels il est exposé :

- les règles de circulation des véhicules et engins de toute nature sur les lieux de travail et dans l'établissement ;
- les chemins d'accès aux lieux dans lesquels il est appelé à travailler ainsi qu'aux locaux sociaux ;
- les issues et dégagements de secours à utiliser en cas de sinistre ;

2° - La formation à la sécurité relative aux conditions d'exécution du travail :

Elle a pour objet d'enseigner à l'agent, à partir des risques auxquels il est exposé :

- les comportements et les gestes les plus sûrs en ayant recours, si possible, à des démonstrations ;
- les modes opératoires retenus s'ils ont une incidence sur sa sécurité ou celle des autres travailleurs ;
- le fonctionnement des dispositifs de protection et de secours et les motifs de leur emploi (protections collectives et protections individuelles).

3° - La formation à la sécurité sur la conduite à tenir en cas d'accident ou de sinistre :

Elle a pour objet :

- de préparer l'agent à la conduite à tenir lorsqu'une personne est victime d'un accident ou d'une intoxication sur les lieux du travail ;
- d'informer sur les responsabilités encourues.

4° - L'employeur informe les travailleurs sur les risques pour leur santé et leur sécurité :

Cette information porte sur :

- les modalités d'accès au document unique d'évaluation des risques ;
- les mesures de prévention des risques identifiés dans le document unique d'évaluation des risques ;
- le rôle du service de santé au travail et, le cas échéant, des représentants du personnel en matière de prévention des risques professionnels ;
- le cas échéant, les dispositions contenues dans le règlement intérieur ;
- le cas échéant, les consignes de sécurité et de premiers secours en cas d'incendie.

Les conditions de circulation sur les lieux de travail, les conditions d'exécution du travail, la conduite à tenir en cas d'accident ou de sinistre sont très souvent reliées aux questions de sécurité routière.

B - Règlement intérieur :

QUESTION B1 : Un règlement intérieur est-il en vigueur dans la collectivité ?

REponses des collectivités :

Oui : 16%

Non : 84%

Le règlement intérieur est destiné à organiser la vie et les conditions d'exécution du travail dans la collectivité. Il permet de clarifier les droits et devoirs de chacun.

Dans l'intérêt de tous il s'impose à l'ensemble des agents, titulaires, non titulaires, stagiaires, contractuels, agents de droit privé ou intervenants extérieurs; la hiérarchie est chargée de son application.

Conformément aux instructions qui lui sont données par l'autorité territoriale, dans les conditions prévues au règlement intérieur, il incombe à chaque agent de prendre soin (*en fonction de son poste, de sa formation et selon ses possibilités*) de sa santé et de sa sécurité ainsi que de celles des autres personnes (*personnel de la collectivité ou public*) concernées par ses actes ou ses omissions au travail.

QUESTION B2 : Le règlement intérieur traite-t-il des questions de sécurité routière ?

REponses des collectivités :

Oui : 8%

Non : 92%

Les instructions de l'employeur précisent, en particulier lorsque la nature des risques le justifie :

- **les conditions d'utilisation des équipements de travail** (*véhicules, engins...*)
- **les conditions d'utilisation des moyens de protection, des substances et préparations dangereuses.**

Elles seront adaptées à la nature des tâches à accomplir.

Le règlement intérieur permet de préciser les comportements attendus pour les personnes utilisant des véhicules

Les spécificités de la collectivité peuvent ainsi être énoncées être expliquées.

QUESTION B3: Le règlement intérieur traite-t-il des questions d'alcool et de conduite ?

REponses des collectivités :

Oui : 12%

Non : 88%

Le règlement intérieur permet d'informer les agents sur l'interdiction de pénétrer ou de demeurer dans l'enceinte des bâtiments de la collectivité, sous l'emprise d'un état alcoolique, d'utiliser ou de conduire des machines ou véhicules sous l'emprise d'un état alcoolique. Il précise également qu'il est interdit d'introduire ou de distribuer des boissons alcoolisées pour les consommer dans les locaux de travail.

La consommation des boissons alcoolisées dans les locaux de travail et lors de la conduite de véhicules doit être interdite.

Afin de faire cesser une situation dangereuse qui constituerait une menace pour les agents ou pour leur entourage dans le cadre du service, **des contrôles d'alcoolémie sont susceptibles d'être effectués** par le chef de service ou par un agent expressément désigné par celui-ci, auprès d'agents occupant des postes dangereux présentant des **risques, relatifs notamment à la conduite de véhicule.**

Le dépistage de l'alcoolémie au moyen de l'alcootest est effectué à titre préventif dans le but de prévenir les accidents ; l'agent a la faculté d'exiger la présence d'un tiers lors de l'alcootest et, en cas de contestation, de demander un deuxième alcootest.

En cas d'ivresse ou de troubles du comportement liés à l'alcool, l'autorité hiérarchique devra :

- Eloigner la personne de ses fonctions, de son poste,
- Faire intervenir un médecin qui décidera des mesures à prendre :
- Reconduite à domicile par ambulance en s'assurant de la présence d'un tiers au domicile de l'agent.

Ou

- Recours aux services médicaux d'urgence pour une hospitalisation éventuelle.
- Prévoir en vue de la reprise dans le poste, une visite de pré-reprise auprès du médecin de prévention compétent.

Un alcootest facultatif pourra être mis à la disposition de tout agent qui souhaiterait l'utiliser pour un autocontrôle.

QUESTION B4: Le règlement intérieur traite-t-il du contrôle périodique des permis de conduire ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 8%

Non : 92%

Les agents utilisant des véhicules automobiles se doivent de disposer d'un **permis de conduire valide et approprié au véhicule utilisé.**

Tout agent qui, dans le cadre de ses activités professionnelles, est amené à conduire un véhicule est tenu d'informer sa collectivité en cas de suspension de permis.

La collectivité est en droit de contrôler périodiquement la validité des permis de conduire (*présentation de l'original*). En formalisant ce contrôle (*tenu d'un registre*), celle-ci pourra démontrer avec quelle diligence elle s'est assurée de la capacité des agents à utiliser un véhicule pour le compte de la collectivité.

C - Organisation de la collectivité **(à l'intérieur et aux abords de ses locaux) :**

REPONSES DES COLLECTIVITES : (Voir document de synthèse page 6)

Assurer une signalisation claire, un bon éclairage ainsi qu'une visibilité suffisante aux entrées / sorties de site et en circulation intérieure ne peut que limiter les risques d'accident.

Le parking en marche arrière présente l'avantage de réaliser la marche arrière (*manœuvre pendant laquelle la visibilité est réduite*) dans la continuité du mouvement, alors qu'un stationnement en marche avant impose de réaliser cette dernière à partir d'une position statique, ce qui peut surprendre les piétons ou les autres conducteurs.

D - Déplacements :

QUESTION D1: Organisation et la planification des déplacements professionnels réalisée au niveau :

REPONSES DES COLLECTIVITES :

De la collectivité : 48%

Du service : 30%

Individuel : 22%

Avant chaque déplacement, il convient de s'interroger sur la nécessité du déplacement et/ou sur la possibilité de combinaison avec d'autres déplacements indispensables.

Dans la mesure du possible, éviter les déplacements reste le meilleur moyen de supprimer l'exposition au risque.

L'organisation des déplacements au niveau de la collectivité / service peut permettre de limiter les déplacements en regroupant les déplacements nécessaires ou en favorisant l'utilisation de nouvelles technologies de communication (*visioconférence, audioconférence, internet, messagerie électronique, etc.*).

L'état des routes et les conditions météorologiques doivent être pris en compte dans l'établissement d'un programme de déplacements.

Le recours aux transports collectifs ou la combinaison transports collectifs/déplacement routier (*location de véhicules*) s'avère plus sûr pour les agents de la collectivité.

QUESTION D2: La durée des déplacements est-elle intégrée dans le temps de travail ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 88%

Non : 12%

L'intégration des déplacements dans le temps de travail permet de s'assurer que le temps nécessaire sera prévu pour effectuer les trajets, notamment en fonction des exigences du code de la route.

L'amplitude des horaires de travail doit rester compatible avec les capacités des agents.

QUESTION D3: Les aléas climatiques sont-ils pris en compte dans l'organisation du travail (*Procédure en cas d'intempéries,...*) ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 64%

Non : 36%

Il appartient à la collectivité de s'assurer que des aléas ne puissent pas influencer sur le comportement des conducteurs (*pression des délais, gestion des urgences et des retards, etc.*)

Les véhicules devront être équipés de manière à faire face dans la mesure du possible aux divers aléas climatiques ; les horaires et temps de travail aménagés de façon à minimiser les risques engendrés par ceux-ci.

E - Maintenance : **(pour les véhicules de la collectivité) :**

QUESTION E1: La maintenance des véhicules est-elle réalisée en interne par les services de la collectivité ou en externe ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

En interne : 6%

En externe : 94%

La collectivité a la responsabilité du maintien en bon état de fonctionnement des véhicules qu'elle confie à ses agents.

La maintenance doit être effectuée par des professionnels compétents.

QUESTION E2: La maintenance des véhicules est-elle programmée et régulière ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 87%

Non : 13%

Une maintenance efficace ne s'improvise pas. **Elle doit être planifiée** (*listing et tableau de suivi des véhicules*), pour que les agents disposent en permanence de véhicules en parfait état de fonctionnement.

Les règles d'entretien doivent être adaptées aux conditions d'utilisation des véhicules.

Inciter les agents à veiller au bon état des véhicules (*particuliers*) utilisés pour les trajets domicile-travail est un bon moyen de réduire le risque concernant les accidents de trajets.

QUESTION E3: Est-il prévu un véhicule de remplacement pendant les opérations de maintenance ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 21%

Non : 79%

La maintenance correcte d'un véhicule entraîne souvent l'immobilisation de ce dernier. L'impossibilité de disposer d'une solution de remplacement peut freiner, voire interdire, la maintenance d'un véhicule. Le véhicule de remplacement devra évidemment être adapté aux missions à accomplir.

QUESTION E4: Existe-t-il une liste des véhicules ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 43%

Non : 57%

Une liste des véhicules est souvent la première étape vers une gestion rationnelle du matériel : (*planification de l'entretien et des vérifications périodiques obligatoires, permis ou autorisation obligatoire, etc.*)

QUESTION E5: Existe-t-il un planning des vérifications périodiques obligatoires (Contrôle technique, contrôle «APAVE », contrôle DRIRE) ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 75%

Non : 25%

Chaque véhicule et équipement (nacelle élévatrice...) dispose de sa périodicité de contrôle. Pour être sûr de ne pas occulter une date importante, un **planning affiché** au bon endroit reste parmi les meilleures solutions.

QUESTION E6: Existe-t-il un carnet de bord par véhicule ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 52%

Non : 48%

Le carnet de bord d'un véhicule permet de disposer d'informations sur l'utilisation d'un véhicule :

- Kilométrage effectué
- Destination et objet du déplacement
- Conducteur
- Horaires d'utilisation
- Consommation de carburant
- Usure et remplacement des organes périphériques (*freins, pneus, essuie-glaces, etc.*)
- Anomalies ou dysfonctionnements constatés...

QUESTION E7: Un contrôle des organes essentiels du véhicule est-il effectué avant chaque utilisation ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

(Voir document de synthèse page 9)

Un simple contrôle visuel des organes essentiels du véhicule **avant chaque utilisation** peut éviter un accident : freins, pneumatiques, essuie glaces, pare brise, rétroviseurs, poste de conduite, niveaux, etc...

Le personnel doit signaler toute anomalie ou dysfonctionnement au supérieur hiérarchique.

QUESTION E8: Existe-t-il un carnet d'observation par véhicule ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 14%

Non : 86%

Les véhicules de la collectivité peuvent être utilisés par plusieurs conducteurs. Le carnet d'observation permet à chacun de laisser une trace des opérations effectuées. Le carnet d'observation peut être intégré dans le carnet de bord du véhicule.

QUESTION E9: Est-il prévu un véhicule de remplacement en cas de panne ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 14%

Non : 86%

Les accidents arrivent souvent lors de phases de fonctionnement « anormales ». En effet, les exigences de continuité du service peuvent amener à prendre dans l'urgence des risques importants pour pallier une défaillance matérielle.

F - Les conducteurs :

QUESTION F1: Existe-t-il une liste des agents autorisés à se déplacer ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 52%

Non : 48%

Une liste des agents autorisés à se déplacer permet de lever les éventuelles ambiguïtés et d'éviter les malentendus dans le fonctionnement des services de la collectivité.

QUESTION F2: Le contrôle régulier de l'original du permis de conduire par l'autorité territoriale est-il formalisé sur un document ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 13%

Non : 87%

La collectivité a l'obligation de s'assurer que chaque agent utilisant un véhicule est en possession du permis de conduire adéquat. Le système du permis à point peut entraîner l'annulation temporaire (*ou définitive*) de ce dernier. En cas de sinistre, il peut arriver qu'elle doive justifier du contrôle effectif de la validité de ce dernier.

QUESTION F3: La vérification de l'aptitude à la conduite est-elle effectuée (*Tests psychotechniques si nécessaire, CACES,...*) ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 37%

Non : 63%

Les **adjoints techniques territoriaux** peuvent assurer la conduite de véhicules, dès lors qu'ils sont titulaires du **permis de conduire approprié en état de validité**. Ils ne peuvent toutefois se voir confier de telles missions qu'après avoir subi avec succès les épreuves d'un **examen psychotechnique**, ainsi que des **examens médicaux appropriés**. Un arrêté du ministre chargé des collectivités territoriales fixe les conditions dans lesquelles ont lieu ces examens.

Lorsqu'ils sont titulaires d'un **grade d'avancement (1^{ère} classe)**, les adjoints techniques territoriaux peuvent assurer la conduite de poids lourds et de véhicules de transport en commun (*après avoir suivi une **Formation Initiale Minimum Obligatoire (FIMO)** et la **Formation Continue Obligatoire (FCO)***)

***Nota :** Sont désormais soumis à une obligation de **formation initiale** et de **formation continue** les agents territoriaux (1^{ère} classe) assurant le transport urbain et interurbain de voyageurs ou de marchandises conduisant des véhicules pour lesquels il est requis un permis de conduire de catégorie **C** ou **E(C)** (véhicules de plus de 3,5T de PTAC) et **D** ou **E(D)** (véhicules de plus de 8 places assises outre le siège du conducteur).*

Toutefois, tout conducteur titulaire d'un permis de conduire D ou E(D) délivré avant le **10 septembre 2008** ou d'un permis C ou E(C) délivré avant le **10 septembre 2009** n'est pas soumis à la FIMO. Cette dispense de FIMO ne s'applique pas si le conducteur n'a jamais exercé une activité de conduite à titre professionnel, ou s'il a interrompu cette activité pendant plus de 10 ans. L'employeur ou l'autorité territoriale devra établir une attestation précisant la situation de l'intéressé.

Seront soumis à une obligation de formation continue (FCO), les personnes ayant interrompu leur activité de conduite entre 5 et 10 ans.

Les adjoints techniques territoriaux de **2^{ème} classe** peuvent être chargés de la conduite d'engins de traction mécanique ne nécessitant pas de formation professionnelle et être chargés de la conduite de véhicules de tourisme ou utilitaires légers, dès lors qu'ils sont titulaires du permis approprié en état de validité.

Les formations (CACES recommandés par la CNAMTS) et autorisations de conduite pour l'utilisation de certains équipements de travail mobiles ou servant au levage de charges ou de personnes :

La conduite des équipements de travail mobiles automoteurs et des équipements de travail servant au levage est réservée aux travailleurs qui ont reçu une formation adéquate. Cette formation est complétée et réactualisée chaque fois que nécessaire.

La conduite de certaines équipements présentant des risques particuliers, en raison de leurs caractéristiques ou de leur objet, est subordonnée à l'obtention d'une autorisation de conduite délivrée par l'employeur :

- **grues à tour**
- **grues mobiles**
- **grues auxiliaires de chargement de véhicules**
- **chariots automoteurs de manutention à conducteur porté**
- **plates-formes élévatrices mobiles de personnes**
- **engins de chantier télécommandés ou à conducteurs portés**

Pour être sur de ne pas occulter une date importante concernant le suivi des permis de conduire, autorisations de conduite, CACES, FIMO et FCO un **planning affiché** au bon endroit reste parmi les meilleures solutions.

QUESTION F4: La conduite est-elle prise en compte dans l'aptitude médicale ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 63%

Non : 37%

La conduite d'un véhicule à titre professionnel fait partie des situations de travail qu'il convient de signaler au médecin de prévention.

QUESTION F5: Les limites d'utilisation du véhicule fixées par le constructeur sont-elles connues?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 89%

Non : 11%

Le véhicule doit être adapté à la fois au déplacement à effectuer et à la mission à remplir.

Une évidence : seul un utilisateur au fait des limites d'utilisation sera en capacité de donner l'alerte lorsque celles-ci seront dépassées.

QUESTION F6: La charge utile du véhicule est-elle connue ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 97%

Non : 3%

Charge utile = poids total autorisé en charge déduction faite du poids en ordre de marche
= **poids de la charge pouvant être transportée par le véhicule.**

La capacité/puissance doit permettre de transporter sans risques le chargement. Une surcharge constitue un facteur important d'aggravation du risque (*renversement du véhicule, mauvaise tenue de route, freinage défectueux, usure mécanique prématurée, etc...*).

Il est de la responsabilité du chauffeur de s'assurer que le transport se réalisera sans risques pour lui, les agents de la collectivité, ainsi que pour les autres usagers de la route.

En conséquence il lui appartient de vérifier avant le départ que le poids et le volume du chargement est en adéquation avec les capacités du véhicule utilisé.

G - Communication :

QUESTION G1: Utilisez-vous un téléphone portable dans votre activité ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 71%

Non : 29%

Téléphoner en conduisant constitue un facteur de risque pour le conducteur ; cela induit, par effet distrayant, une **augmentation de la charge mentale** du conducteur et ainsi, une augmentation significative du temps de réaction qui peut être fatale dans certains cas. Toutes les phases de la communication sont concernées :

• **Lors d'un appel sortant** :

- Recherche dans un répertoire
- Numérotation
- Appel d'un correspondant
- Echange d'informations

• **Lors d'un appel entrant** :

- Annonce de la communication par la sonnerie (*n'importe quand et donc par surprise*)
- Prise de ligne (*souvent le plus rapidement possible, par réflexe*)
- Echange d'informations

Téléphoner en conduisant implique des efforts de nature différente : mémorisation, coordination manuelle, attention partagée.

C'est la distraction qui influe sur la conduite, aucun système mains-libres ou à commande vocale ne pourra changer cela.

QUESTION G2: Utilisez-vous un système de radiocommunication interne dans votre activité ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 0%

Non : 100%

Les enjeux sont sensiblement les mêmes que lors de l'utilisation d'un téléphone portable.

QUESTION G3: Existe-t-il un protocole pour communiquer en sécurité ?

(Gestion des téléphones portables ou radio)

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 9%

Non : 91%

La mise en place de **règles de gestion** des moyens de communication mobiles, en concertation avec les agents de la collectivité, sera la garantie que le « conducteur est en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent » (*art R 412-6 du code de la route*).

Le message doit être clair : **les communications devront être effectuées à l'arrêt du véhicule**. L'aménagement de temps de pause réguliers permet de garder le contact lors des déplacements.

H - Nombre d'accidents de circulation survenus au cours des trois dernières années :

REPONSES DES COLLECTIVITES : (Voir document de synthèse page 14)

D'un point de vue professionnel, dans la fonction publique territoriale, le risque routier est à considérer sous l'angle de **l'accident de service** ou de **l'accident de trajet**.

Il convient de préciser ces termes.

- L'accident de service :

L'accident de service est caractérisé par l'imputabilité au service. **Il appartient au fonctionnaire territorial d'apporter la preuve de l'accident et de sa relation avec le service.**

Le fait que l'accident soit survenu sur le lieu et pendant les heures de travail ne présume pas l'imputabilité au service. En effet, le bénéfice du doute ne profite pas à l'agent, la présomption d'origine n'existe pas dans la Fonction Publique (*contrairement au régime général de la Sécurité Sociale*). L'accident de service doit être corroboré par d'autres moyens de preuve qui découlent de l'enquête menée par l'autorité territoriale.

Trois éléments sont à prendre en compte pour caractériser l'accident de service :

- le lieu de l'accident, qui doit être le lieu de travail,
- l'heure de l'accident, qui doit se situer pendant les heures de travail,
- l'activité exercée au moment de l'accident, qui doit avoir un lien avec l'exercice des fonctions.

Le lien entre l'accident et le service est établi si la lésion est jugée occasionnée de façon directe, unique et déterminante par l'activité et les séquelles qu'il présente sont la conséquence directe et certaine de cet accident. Cette relation directe et certaine entre l'exercice des fonctions et les séquelles doit être établie médicalement.

Pour un accident de circulation, on peut distinguer le cas où l'agent exerce habituellement ses fonctions à bord d'un véhicule et le cas où l'agent est en mission, c'est-à-dire exécute une tâche hors de son lieu de travail habituel. Dans ce cas, l'accident de service ne pourra être retenu que si l'agent n'a pas interrompu sa mission pour un motif dicté par l'intérêt personnel et indépendant de l'autorité territoriale.

- L'accident de trajet :

L'accident de trajet d'un fonctionnaire territorial peut être défini comme l'accident survenu pendant le trajet le plus direct et le plus court, **d'aller et de retour** :

- **entre sa** résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où le fonctionnaire territorial se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial **et son** lieu de travail.
- **entre son** lieu de travail et le restaurant, la cantine ou, d'une manière plus générale, **le lieu où** le salarié prend habituellement ses repas.

Cependant, ces trajets peuvent ne pas être les plus directs lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier, et dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel et étranger aux nécessités essentielles de la vie courante ou indépendant de l'emploi.

Pour exemple, voici deux cas de jurisprudence :

- *Ont été jugés comme étant dictés par une nécessité de la vie courante l'achat de pain ou un arrêt pour déposer ses enfants chez la nourrice. (Conseil d'Etat n° 145516 du 2 février 1993, Conseil d'Etat n° 124026 du 9 janvier 1995).*

- *En revanche, la qualification de l'accident de trajet n'a pas été retenue par le Conseil d'Etat à l'occasion d'un détour habituel pour aller chercher puis ramener au domicile conjugal son épouse (Conseil d'Etat n° 20020 du 11 février 1982).*

NB: L'accident de trajet doit être établi à partir des éléments produits par l'intéressé.

QUESTION H3: L'analyse après un accident de service (*mission*) est-elle effectuée ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 25%

Non : 75%

QUESTION H4: L'analyse après un accident de trajet est-elle effectuée ?

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 20%

Non : 80%

L'analyse des accidents survenus doit permettre **d'éviter qu'ils surviennent à nouveau**. Pour cela, il convient de mettre en évidence les causes de ces accidents, et d'expliquer les dysfonctionnements qui ont contribué à les provoquer.

Ensuite, les actions correctives et les mesures de prévention à mettre en place pour que l'accident ne se reproduise plus pourront être envisagées avec une efficacité maximum.

Il ne s'agit pas de rechercher les responsables mais les causes de l'accident dans un but correctif et préventif.

Il existe différentes méthodes pour analyser un accident de travail. Les plus couramment utilisées sont la méthode de l'arbre des causes (*cf. brochure INRS - ED 833*) et la méthode des 5M (**M**ain d'œuvre, **M**ilieu, **M**atière, **M**éthode et **M**oyen).

Elles permettent de visualiser par étape le déroulement de l'accident et de **localiser précisément les faits sur lesquels une action corrective peut être envisagée**.

Il revient à chaque collectivité de définir son mode d'action, ainsi que la procédure à suivre suite à un accident dans sa collectivité. Dans tous les cas, il est important de réfléchir à la mise en œuvre effective de l'analyse des causes.

Les membres du CTP/CHS, le médecin de médecine professionnelle et préventive, le conseiller en prévention, le responsable sécurité, l'ACMO,... pourront utilement être associés à la démarche.

Le but est de recueillir de manière approfondie des données permettant de décrire le déroulement de l'accident en termes concrets et objectifs ; de mettre en évidence des faits retenus comme ayant participé à la production de l'accident.

Le recueil de données sur les accidents permet d'avoir une idée précise de l'état de santé de la collectivité et de l'évolution de celui-ci, ainsi que de savoir et comprendre où se situent les problèmes pour cibler les actions à mettre en œuvre.

I - Responsabilité :

QUESTION : Connaissez-vous les retombées pour une collectivité et/ou pour l'encadrement de l'absence d'une politique de prévention des accidents de circulation ?

1 – La responsabilité Civile :

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 38%

Non : 62%

La responsabilité civile repose sur une logique de réparation. L'important n'est pas de trouver un responsable, mais d'indemniser les victimes.

Le principe est le suivant « **l'agent d'un service public n'est personnellement responsable des conséquences dommageables de l'acte délictueux qu'il a commis que si celui-ci constitue une faute détachable de ses fonctions** ».

Soit l'agent a commis une **faute de service** (*l'agent agit pour le compte de la collectivité*) et c'est la responsabilité de l'administration qui sera engagée ; soit il a commis une **faute personnelle** (*faute qui tend à la satisfaction d'un intérêt particulier et contraire à l'intérêt général*) et il sera responsable sur ses propres deniers.

Néanmoins, dans l'objectif de faciliter l'indemnisation des victimes, il existe une notion intermédiaire : « **la faute personnelle non dénuée de tout lien avec le service** ».

Celle-ci est avérée dans le cas d'une faute d'organisation du service, d'une faute liée à l'accomplissement du service ou d'une faute non dépourvue de tout lien avec le service. La victime peut alors demander réparation à la collectivité.

Cette dernière dispose alors d'une **action récursoire** contre son agent afin de se voir rembourser les sommes versées.

2 – La responsabilité Pénale:

REPONSES DES COLLECTIVITES :

Oui : 30%

Non : 70%

Les élus (et les fonctionnaires) peuvent être mis en cause pour délit non intentionnel devant les juridictions pénales et subir de manière personnelle une éventuelle condamnation, en cas (*art. 121-3 du Code Pénal*) :

- d'imprudence ou de négligence ;
- de mise en danger d'autrui ;
- de manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements.

La responsabilité, en cas de **délit non intentionnel**, est recherchée différemment suivant l'implication de l'auteur dans la réalisation du dommage :

- Si l'auteur de l'atteinte à l'intégrité physique **est directement responsable** du dommage, la première étape sera de rechercher si une faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement a été commise.
- Si l'auteur de l'atteinte à l'intégrité physique **n'est pas directement responsable** du dommage, mais qu'il a créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, la première étape sera de rechercher si une violation de façon manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement ou une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer est avérée.

Dans les deux cas, la personne mise en cause devra prouver qu'elle a accompli les diligences normales, compte tenu le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont elle disposait.

J - Véhicules :

Pourcentage et type de véhicules utilisés dans les collectivités :

2 roues : **1%**. Véhicule Léger (VL) : **29%**. Utilitaire Léger (VUL) : **50%**. Poids Lourds (PL) : **13%**. Transport en Commun : **2%**. Engin de chantier : **5%**.

Le véhicule à usage professionnel doit être adapté à la fois au déplacement et à la mission à réaliser. Le **déplacement en deux-roues doit être évité autant que possible** pour les déplacements des salariés.

Kilométrage mensuel :

Le premier principe de prévention, c'est d'éviter les risques. Il faut donc commencer par envisager que le déplacement routier n'est pas **l'unique solution**. L'organisation des déplacements au niveau de la collectivité / service peut permettre de limiter les déplacements en regroupant les déplacements nécessaires ou en favorisant l'utilisation de nouvelles technologies de communication (*visioconférence, audioconférence, internet, messagerie électronique, etc.*).

Vétusté :

Le renouvellement de la flotte de véhicules doit se **planifier** afin de tenir compte des contraintes budgétaires. Les véhicules plus récents ont en général un niveau de fiabilité et de sécurité plus important car ils sont conçus pour se déformer en cas de choc et intègrent les dernières innovations en matière de sécurité (*sécurité active et passive*).

Accessoires et équipements :

- Obligatoire sur tous les véhicules :

Ceintures de sécurité, baudriers rétro-réfléchissants, triangle de pré-signalisation, boîte lampes de rechange, trousse de premiers secours, etc...

- Obligatoire suivant le cas :

Extincteurs, pneumatiques neige, chaînes, gyrophares, tri flash, bandes rétro réfléchissantes, arceaux de sécurité, signalisation particulière pour véhicules de service hivernal, séparation cabine/matériel, aménagement véhicule utilitaire, moyens d'arrimage et d'ancrage du matériel disponibles et visibles, ridelles, bâches, filets, etc...

- Confort et Sécurité :

Direction assistée, GPS, airbag conducteur, airbag passager, phares antibrouillard, rétroviseurs dégivrants, rétroviseurs électriques, climatisation, régulateur/limiteur de vitesse, dégivrage lunette arrière lampe de poche, gants, outillage, etc...

ASR : anti-patinage à l'accélération.

ABS : système d'assistance électronique au freinage qui permet au véhicule de conserver son adhérence à tout moment de la décélération, ce qui a pour effet de faciliter la maîtrise de la direction du véhicule tout en freinant. Des capteurs placés dans les roues permettent d'analyser la vitesse de rotation et de détecter, en fonction de la pression exercée sur la pédale de frein, les risques de blocage de chacune des roues. La conséquence d'un blocage de roue, c'est un allongement de la distance de freinage et surtout la perte d'adhérence qui fait sortir le véhicule de sa trajectoire.

Le gain en distance d'arrêt est évalué entre 30% et 60%. Il est notamment appréciable lors de vitesse importante, de véhicules utilitaires chargés et de conditions météorologiques dégradées.

ESP : contrôle dynamique de la trajectoire. Dispositif d'assistance électronique permet de garder la trajectoire souhaitée par le conducteur et par conséquent, d'en conserver la maîtrise dans les limites physiques du véhicule, notamment sur sol humide et/ou en situation d'urgence. Ce dispositif peut se déclencher soit sur un coup de volant (*vitesse de rotation du volant élevée associée à une manœuvre d'urgence*), soit sur une dérive importante du véhicule.

Arrimage des charges sur les véhicules :

Bien qu'il n'y ait pas de données statistiques sur les accidents ayant pour origine l'arrimage des charges transportées, on estime à la suite d'un certain nombre d'enquêtes, qu'ils s'élèvent à 10 000 par an.

La qualité du chargement et de l'arrimage contribue à assurer la sécurité du chauffeur des agents manutentionnaires et du public ; au-delà des dégâts matériels, un mauvais chargement et un mauvais arrimage peuvent être la cause d'accidents graves pour le chauffeur et les tiers, occasionnées lors de l'arrimage ou pendant le transport par le renversement du véhicule, par la pénétration de la charge dans la cabine, par la chute d'une charge désarrimée lors de l'ouverture de porte ou de ridelle.

Il est de la responsabilité du chauffeur de s'assurer que le transport se réalisera sans risques pour lui, les agents de la collectivité, ainsi que pour les autres usagers de la route.

En conséquence il lui appartient de vérifier avant le départ que le chargement est bien réparti et bien arrimé ; que le véhicule utilisé est adapté aux caractéristiques des charges transportées.

Bien que régi par de grands principes généraux, chaque type de chargement pose un problème spécifique en fonction de la nature de la marchandise ou du matériel à transporter, de sa forme, de son poids, de son conditionnement, de sa fragilité, etc...

Il n'existe pas de disposition réglementaire spécifique en la matière, cependant le Code de la route (*art .R65*) prescrit des mesures relatives au chargement, savoir : « Toutes précautions utiles doivent être prises pour que le chargement d'un véhicule automobile ou remorque ne puisse être une cause de dommage ou de danger. Tout chargement débordant ou pouvant déborder le contour extérieur du véhicule du fait des oscillations du transport doit être solidement amarré. Les chaînes, bâches et autre accessoires, mobiles ou flottants, doivent être fixés au véhicule de manière à ne sortir à aucun moment du contour extérieur du chargement et à ne pas traîner sur le sol »

La réglementation relative au transport de matières dangereuses fixe des règles spécifiques qui ne sont pas prises en compte dans le présent document.

- **Répartition des charges :**

Un chargement mal réparti peut :

- provoquer le renversement d'un véhicule ;
- occasionner une surcharge ;
- entraîner une usure mécanique anormale ;
- être la cause d'un patinage, d'une mauvaise tenue de route, d'un freinage défectueux, etc...

Il faut donc :

- répartir les charges sur tout le plateau et de façon que leur centre de gravité soit le plus bas possible, en positionnant les charges les plus lourdes dans l'axe central du véhicule et sous les charges les plus légères.
- en cas de charges denses de dimensions réduites, répartir la pression sur le plancher par l'intermédiaire d'éléments tels que traverses, longerons, berceaux, etc...
- disposer tout chargement homogène, symétriquement par rapport à l'axe longitudinal du véhicule de façon à écarter tout danger de déséquilibre du véhicule.

- **Chargement dans la cabine des véhicules utilitaires légers (VUL):**

Il est interdit de disposer une charge dans la cabine d'un véhicule, à l'exception d'objets calés dans des aménagements spéciaux.


Dans les véhicules utilitaires destinés au transport de matériel ou de marchandise, le conducteur et les éventuels passagers seront protégés par une **séparation** entre la cabine et l'espace de chargement, afin d'empêcher la pénétration éventuelle des charges dans la cabine lors d'un coup de frein ou d'un heurt.


Il convient d'être vigilant en veillant au **niveau de sécurité des aménagements** (*séparations, étagères, ancrages...*) réalisés à bord des véhicules utilitaires légers, souvent de façon artisanale et non normalisés.


Des dispositions adaptées et pérennes devront être prises afin que les agents ne soient pas exposés inutilement au **risque de sur-accident** lorsque le matériel transporté est susceptible de devenir un véritable projectile en cas de freinage d'urgence ou d'accident.

Document à porter à la connaissance de l'**A.C.M.O** de la collectivité
(**Agent Chargé de la Mise en Œuvre des règles d'hygiène et de sécurité**).

CENTRE DEPARTEMENTAL DE GESTION DE LA FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE DE LA HAUTE CORSE
Service Prévention, Hygiène et Sécurité

 04 95 32 33 65

 04 95 31 10 75

 cdg2b.st@free.fr

1 rue Luce de Casabianca – 20200 BASTIA