



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

*Délégation à la Sécurité  
et à la Circulation Routières*

*SOUS-DIRECTION DE L'ÉDUCATION ROUTIÈRE ET DU PERMIS DE CONDUIRE*

## **B E P E C A S E R**

Brevet pour l'Exercice de la Profession  
d'Enseignant de la Conduite Automobile  
et de la Sécurité Routière

## **BANQUE DE REPONSES**

« SECURITE »

## **MENTION "GROUPE LOURD"**

Mise à jour juin 2015

## SOMMAIRE

1 - Vérification à effectuer lors de la réception d'un véhicule isolé	Page 4
2 - Vérifications à effectuer avant le départ	Page 7
3 - Pathologie des conducteurs routiers	Page 9
4 - Le ballant	Page 10
5 - La sécurité dans les entreprises de transport	Page 11
6 - La conduite d'un véhicule de transport de marchandises et d'un véhicule de transport en commun de personnes	Page 13
7 - Les accidents des véhicules poids lourds et des véhicules de transport en commun de personnes	Page 14
8 - Alcool et médicaments	Page 15
9 - L'anticipation	Page 17
10 - L'énergie cinétique. La distance de freinage et d'arrêt	Page 18
11 - Le blocage des roues au freinage	Page 19
12 - Le renversement des poids lourds dans les courbes	Page 20
13 - La conduite de nuit dans des conditions atmosphériques difficile en montagne et en zone accidentée	Page 22
14 - Les gestes et postures	Page 25
15 - La surcharge	Page 27
16 - Préparation d'un transport	Page 29
17 - Organismes publics et privés chargés de la sécurité	Page 31
18 - Les jeunes conducteurs ou conducteurs débutants	Page 33
19 - Le stationnement – Le dépassement	Page 34
20 - La réglementation sociale européenne	Page 36
21 - Le transport routier de marchandises dans l'économie française	Page 38
22 - L'organisation de la profession	Page 39
23 - Temps de conduite et de repos – infractions et sanctions	Page 40
24 - Les transports en commun de personne dans l'économie française	Page 41
25 - Les gestes élémentaires de survie	Page 42

26 - Le transport combiné – Le cabotage	Page 44
27 - Sécurité des véhicules	Page 46
28 - Le chronotachygraphe	Page 48
29 - L'accès à la profession de transporteur routier	Page 50
30 - Conditions de circulation des véhicules de transport routier de marchandises sur le plan national et dans la CEE	Page 51
31 - Evolution des véhicules de transport de marchandises et- de transport en commun de personnes	Page 53
32 - Le gabarit	Page 55
33 - La sécurité par la formation et l'organisation	Page 57
34 - Le comportement en cas d'accident avec un véhicule de transport de marchandises et de transport en commun de personnes	Page 59
35 - Utilisation, rationnelle d'un véhicule de transport de marchandises et de transport de personnes	Page 60
36 - L'assurance	Page 62
37 - Comportement d'un conducteur de poids lourd à l'égard des autres usagers	Page 63
38 - Les angles morts – Les porte-à-faux	Page 65
39 - La fatigue	Page 67
40 - Mesures pour lutter contre les fraudes dans le cadre de la réglementation sociale européenne	Page 68

**Les données statistiques présentes dans cette banque sont issues du bilan 2012 de la sécurité routière en France. Ces données peuvent être actualisées par les candidats lors de leur épreuve.**

## FICHE 1 - VERIFICATIONS A EFFECTUER LORS DE LA RECEPTION D'UN VEHICULE ISOLE

### I – Les vérifications en termes de sécurité :

Avant toute mise en circulation, un véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes doit subir une visite technique.

- Elle portera notamment sur les vérifications suivantes :
  - des longueurs, des largeurs, des poids maximum autorisés ;
  - de la mise en place de tous les organes et accessoires obligatoires :
    - rétroviseurs ;
    - appareil de contrôle ;
    - dispositifs contre l'encastrement arrière et les encastresments latéraux ;
    - extincteur.
  - de la mise en place de certains équipements obligatoires pour certaines catégories de véhicules :
    - **Matières dangereuses :**
      - limiteur de vitesse ;
      - pare-flamme à l'échappement ;
      - obturation d'admission pour entrée en atmosphère gazeuse ;
      - circuit électrique étanche ;
      - extincteurs supplémentaires.
    - **Autocars :**
      - extincteur ;
      - trousse de premiers secours (pictogramme de localisation) ;
      - issues de secours.
  - de la mise en place d'un marteau pic, de vitres éjectables, d'une lampe autonome, d'un triangle de présignalisation dans chaque véhicule.

### II – Les vérifications en termes de législation :

- Après le passage du véhicule à la visite technique, il faut prévoir de mettre à bord du véhicule :
  - **Véhicule de transport de marchandises :**
    - la carte grise ;
    - le PV de visite technique ;
    - l'attestation d'assurance ;
    - le certificat d'agrément pour le transport de matières dangereuses ;
    - le certificat d'agrément pour transports frigorifiques et transports de bétail.
  - **Véhicule de transport en commun :**
    - la carte grise ;
    - le registre d'entretien avec la notice descriptive, le PV de visite technique ;
    - l'attestation d'aménagement avec le cas échéant les mentions « transport d'enfants » ou « véhicule muni d'un ralentisseur en application de l'article 37 ».
- Les conducteurs qui utilisent les véhicules de transport de marchandises doivent s'assurer qu'ils sont bien titulaires de la catégorie :
  - « C1 » du permis de conduire : (PTAC de + de 3,5T sans excéder 7,5T et conçu et construit pour transporter 8 passagers au plus outre la conducteur. Peut être attelé d'une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg) ;
  - « C1E » du permis de conduire : (relevant de la catégorie « C1 » attelé d'une remorque ou semi-remorque dont le PTAC excède 750 kg ou relevant de la catégorie « B » attelé d'une remorque ou d'une semi-remorque dont le PTAC excède 3,5T. Le PTRAC de l'ensemble relevant de la catégorie « CE1 » ne doit excéder 1,2T ;

- « C » du permis de conduire : (PTAC de + de 3,5 T) et conçu et construit pour transporter 8 passagers au plus outre la conducteur. Peut être attelé d'une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg) ;
- « CE » du permis de conduire : (relavant de la catégorie « C » et attelé d'une remorque ou d'une semi-remorque dont le PTAC excède 750 kg).

- Les conducteur doivent être en règle vis-à-vis des obligations de formation professionnelles des conducteurs de transport routier public de marchandises (formation initiale, formation continue et détiennent les attestations de formation professionnelle initiale et/ou continue ou les documents en tenant lieu pour les conducteurs du transport routier public de marchandises (compte d'autrui) – cf accord-cadre du 20 janvier 1995 et décret n°97-608 du 31 mai 1997 (salariés) ; décret n°98-1039 du 18 novembre 1998 (non salariés) ; décret n° 2002-747 du 2 mai 2002, modifié par le décret n° 2004-1186 du 8 novembre 2004:

- **FIMO** : Formation initiale minimale obligatoire :

Tout demandeur d'emploi ou salarié d'une entreprise du secteur des transports routiers de marchandises et des activités auxiliaires du transport souhaitant occuper un emploi de conducteur routier sur un véhicule de plus de 7,5 tonnes de PTAC doit, selon son âge, suivre une formation, sauf s'il est titulaire d'un titre ou d'un diplôme. Cette formation, d'une durée de 140 heures est dispensée par des centres agréés.

La formation comporte une formation théorique et pratique au poste de conduite. Elle porte sur les règles de sécurité à respecter pendant la conduite et à l'arrêt, les règles relatives aux temps de conduite, de travail et de repos.

- **FCO** : Formation continue obligatoire :

Toute entreprise du secteur transport public ou privé a l'obligation de faire suivre à tout conducteur routier d'un véhicule de marchandises de plus de 3,5 tonnes de PTAC ou de plus de 14 m<sup>3</sup>, une formation continue de sécurité au cours de toute période de 5 années consécutives de sa vie professionnelle. Le temps consacré à cette formation doit être de 5 jours.

- Les conducteurs qui transportent des matières dangereuses doivent s'assurer qu'ils sont titulaires de :
  - l'attestation « A » correspondant à la formation de base « matières dangereuses » à renouveler tous les 5 ans.
  - l'attestation de formation aux transports de matières dangereuses (à renouveler tous les 5 ans) pour les matières spécifiques suivantes : explosifs, gaz, hydrocarbures, produits chimiques, produits radioactifs.
- Les conducteurs qui utilisent les véhicules de transport en commun doivent s'assurer qu'ils sont titulaires de la catégorie :
  - « D1 » du permis de conduire : (conçu et construit pour le transport de personnes comportant outre le siège conducteur, 16 places assises maximum et d'une longueur n'excédant pas 8 mètres. Peut être attelé une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg) ;
  - « D1E » du permis de conduire : (relavant de la catégorie « D1 » attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg) ;
  - « D » du permis de conduire : (conçu et construit pour le transport de personnes comportant plus de 8 places assises outre le siège conducteur ou transportant plus de 8 personnes non compris le conducteur. Peut être attelé d'une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg)
  - « DE » du permis de conduire : (relavant de la catégorie « D » et attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg).
- Les conducteur doivent être en règle vis-à-vis des obligations de formation professionnelles des conducteurs de transport de personnes (formation initiale, formation continue et détiennent les attestations de formation professionnelle initiale et/ou continue ou les documents en tenant lieu pour les conducteurs du transport de personnes (compte d'autrui) – cf accord-cadre du 20 janvier 1995 et décret n°97-608 du 31 mai 1997 (salariés) ; décret n°98-1039 du 18 novembre 1998 (non salariés) ; décret n° 2002-747 du 2 mai 2002, modifié par le décret n° 2004-1186 du 8 novembre 2004:

- **FIMO** : Formation initiale minimale obligatoire :

Tout demandeur d'emploi ou salarié d'une entreprise du secteur des transports routiers de b personnes souhaitant occuper un emploi de conducteur routier sur un véhicule de transport de personnes, selon son âge, doit suivre une formation, sauf s'il est titulaire d'un titre ou d'un diplôme. Cette formation, d'une durée de 140 heures est dispensée par des centres agréés.

La formation comporte une formation théorique et pratique au poste de conduite. Elle porte sur les règles de sécurité à respecter pendant la conduite et à l'arrêt, les règles relatives aux temps de conduite, de travail et de repos.

- **FCO** : Formation continue obligatoire :

Toute entreprise du secteur transport public ou privé a l'obligation de faire suivre à tout conducteur routier d'un véhicule de transport de personnes doit suivre une formation continue de sécurité au cours de toute période de 5 années consécutives de sa vie professionnelle. Le temps consacré à cette formation doit être de 5 jours.

- La durée de validité des catégories du permis de conduire :
  - Les catégories « C1 », « CE1 », « C », « CE », « D1 », « D1E », « D » et « DE » ont une durée de validité de 5 ans.
  
- Le renouvellement des catégories du permis de conduire après avis médical favorable selon la périodicité suivante :
  - pour les catégories « C1 », « CE1 », « C » et « CE » :
    - 5 ans pour les conducteurs de moins de 60 ans ;
    - 2 ans à partir de l'âge de 61 ans ;
    - 1 an à partir de l'âge de 76 ans.
  - pour les catégories « D1 », « D1E », « D » et « DE » :
    - 5 ans pour les conducteurs de moins de 60 ans ;
    - 1 an à partir de 60 ans.
  
- Les conditions d'âge minimum pour conduire :
  - 18 ans révolus pour la catégorie « C1E » ;
  - 21 ans révolus pour les catégories « C », « CE », « D1 » et « D1E », sans préjudice des dispositions relatives à l'âge autorisant la conduite de ces véhicules figurant dans le décret 2007-1340 du 11 septembre 2007 modifié relatif à la qualification initiale et continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises et de voyageurs ;
  - 24 ans révolus pour les catégories « D » et « DE », sans préjudice des dispositions relatives à l'âge autorisant la conduite de ces véhicules figurant dans le décret 2007-1340 du 11 septembre 2007 modifié relatif à la qualification initiale et continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises et de voyageurs.

## FICHE 2 - VERIFICATIONS A EFFECTUER AVANT LE DEPART

Avant chaque départ, il convient de procéder à trois sortes de vérifications à effectuer :

- techniques ;
- sécurité ;
- administratives.

### I - Les vérifications techniques :

- mise en place du disque de contrôle du chronotachygraphe ou introduction de la carte numérique conducteur.
- vérification des niveaux :
  - huile – moteur ;
  - assistance : (direction, freinage, embrayage, niveau carburant) ;
- niveau additif bleu - véhicule norme EURO 4, EURO 5 et EURO 6) ;
- liquide de refroidissement ;
- lave glaces ;
- détection des fuites ;
- tension des courroies ;
- vérifications d'ordre général :
  - pneumatique, suspension, bavettes anti-projection, bâches et carrosserie ...
- présence facultative de l'outillage de bord (facultative) :
  - cric, manivelle, roue de secours ...
- présence obligatoire du triangle de présignalisation ;
- contrôle du chargement :
  - nature, disposition, arrimage.

### II - Les vérifications relatives à la sécurité :

- propreté des vitres et rétroviseurs
- propreté des plaques, feux et différents dispositifs d'éclairage et de signalisation ;
- fonctionnement de tous les feux ;
- mise en place de toutes les signalisations réglementaires ;
- présence des extincteurs ;
- présence de la trousse de pharmacie ;
- présence de la lampe torche ;
- présence de tous les éléments obligatoires et imposés par la réglementation concernant chaque type de transport :
  - limiteur de vitesse ;
  - aménagement du circuit électrique, de l'échappement, de l'admission, pour les transports de matières dangereuses ;
  - mise en place des dispositifs contre l'encastrement, latéraux et arrières.
- fonctionnement des freins : contrôle de la pression à l'intérieur des réservoirs et essai avant départ ;
- présence du ralentisseur quand il est obligatoire ;
- état des pneumatiques ;
- état de la direction (essais) du dispositif d'assistance ;
- poids, arrimage et équilibrage du chargement ;
- fonctionnement des portes dans le cas des transports en commun ;
- branchements de tous les tuyaux d'air et cordons électriques...

### III - Les vérifications liées à l'administratif :

- La présence de tous les documents :
  - permis de conduire en cours de validité ;
  - certificat d'immatriculation ;
  - attestation(s) d'assurance(s) ;
  - le disque en cours et ceux des 28 derniers jours ou la carte conducteur (chronotachygraphe numérique). A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, disques d'enregistrement de la journée en cours et des 28 jours précédents
  - attestation(s) de formation professionnelle initiale et/ou continue ou documents en tenant lieu pour les conducteurs du transport routier public de marchandises (compte d'autrui)
- Le cas échéant, en fonction des transports :
  - attestation d'aménagement, carte jaune (matières dangereuses) ;
  - documents accompagnant obligatoirement les marchandises ;
  - éventuellement, pour le conducteur, attestation de formation matières dangereuses, de formation transport de bétail. CACES (certificat d'aptitude à la conduite en sécurité) pour les grues auxiliaires sur PL .
  - l'attestation d'aménagement (carte violette), la carte jaune (matières dangereuses), les documents concernant la marchandise (ex : récépissé d'expédition, licence de transport intérieur\*, licence communautaire\*\*, lettre de voiture CMR...), le disque en cours et ceux des 28 derniers jours ou la carte conducteur (chronotachygraphe numérique)

\***La licence de transport intérieur** concerne les véhicules dont le PMA (poids minimum autorisé) n'excède pas 6 tonnes. Elle permet d'effectuer des transports sur le territoire national.

\* **La licence communautaire** concerne les véhicules dont le PMA est supérieur à 6 tonnes ou 3.5 tonnes en charge utile. Elle permet d'effectuer des transports sur tout le territoire de l'Espace Economique Européen (EEE)

- Dans quel cas le conducteur doit refuser de partie ? :
  - dans tous les cas où le véhicule peut être immobilisé par suite d'une infraction à la réglementation sociale européenne ou du droit du travail français ;
  - lorsque la circulation du véhicule risque de créer un danger important pour les autres usagers ou constitue une menace pour l'intégrité de la chaussée, notamment en cas de :
    - pneus en mauvais état ;
    - défaut d'éclairage ;
    - direction dangereuse ;
    - freins défectueux ;
    - défaut d'équipement obligatoire.
  - chargement dangereux en raison de son mauvais arrimage, ses dimensions ou son poids.



## FICHE 3 - PATHOLOGIE DES CONDUCTEURS ROUTIERS

Les problèmes de santé liés à la pratique professionnelle de la conduite (accidents, maladie) sont nombreux.

Différents organismes de prévention et de sécurité les ont étudiés et ont conclu que les métiers du transport sont, après les métiers des travaux publics et du bâtiment, au second rang pour le nombre d'arrêts de travail imputables à un accident ou à la maladie.

### I - L'accident :

- Les véhicules à l'arrêt :

Les statistiques montrent qu'un poids lourd est 13 fois plus dangereux à l'arrêt qu'en circulation. Ces accidents sont très souvent dus à des négligences lors des déplacements ou des manipulations.

- les accidents les plus fréquents sont :

- des déchirures musculaires dues à un effort trop violent ;
- des membres fracturés ou écrasés par des instruments de manutention ;
- des chutes au cours de la descente ou de la montée de la cabine ou de la carrosserie (plateau, benne) ou au cours de bâchage ou débâchage, ou encore sur des quais de déchargement encombrés ;
- des brûlures dues aux produits chauds ou aux produits chimiques...

- Les véhicules en circulation :

- les accidents de circulation des véhicules du groupe lourd sont très souvent imputables à :

- une vitesse excessive ;
- au non respect des distances de sécurité avec le véhicule qui précède ;
- au non respect de la réglementation sociale européenne en matière de conduite et de repos (dépassement des temps de conduite et de repos)...

### II - La maladie :

Bien que l'ergonomie du poste de conduite et le confort des véhicules fassent l'objet d'études approfondies (accessibilité de la cabine, cabine suspendue, siège suspendu, ...), le conducteur professionnel reste néanmoins soumis à différentes contraintes.

- ces contraintes sont les suivantes :

- position assise prolongée ;
- attention soutenue et charge mentale importante ;
- bruits ;
- températures souvent contrastées ;
- très souvent durée excessive du temps de service, de conduite et d'autres activités...

### III – Les pathologies :

- la tendance générale :

- maladie cardio-vasculaire et en particulier l'hypertension artérielle ;
- les troubles de la circulation, varices, hémorroïdes ;
- les douleurs lombaires (sciatiques, lombalgies) tassement de la colonne vertébrale ;
- les hernies abdominales ;
- les troubles digestifs ;
- l'obésité ;
- rhumatologie (arthroses importantes) ;
- attention aux excès aggravants : alcool, tabac...

En définitive, un conducteur routier professionnel est exposé à des problèmes de santé qu'il pourra limiter par une hygiène de vie appropriée.

## FICHE 4 - LE BALLANT

Le ballant est un mouvement d'oscillations propre aux liquides et aux marchandises mal arrimées.

- **Les différents types de ballants :**

- le ballant latéral qui se manifeste dans les virages ;
- le ballant longitudinal qui se manifeste lors des freinages ou accélérations

- **Les incidences du ballant :**

Beaucoup de renversements de véhicules citernes sont dus à ce phénomène, notamment lors des chargements partiels.

Les techniques actuelles de construction des citernes par compartiments atténuent le phénomène de ballant, mais ne l'ont pas supprimé totalement.

- les produits transportés en citerne :

- carburant ;
- gaz ;
- produits liquides divers tels que : huile, lait, vin, etc...

- les précautions de conduite :

- au démarrage :  
démarrer en souplesse et faire une montée progressive des rapports de boîte de vitesse sans à coup dans la transmission pour éviter le mouvement du liquide de l'avant vers l'arrière.
- en virage :  
ralentir à l'approche du virage et franchir la courbe en accélération modérée pour plaquer le liquide à la paroi et éviter ainsi le balancement du produit. Il faut éviter également les « coups de volant »
- au freinage et lors de la circulation en files :  
prévoir des distances d'arrêt plus importantes pour éviter un freinage brutal car le balancement du liquide pousse le véhicule vers l'avant en mouvements saccadés qu'il est difficile de maîtriser, surtout sur route glissante (revêtement lisse, pluie, verglas).

- les autres chargements :

- le ballant se manifeste également lors du transport d'autres chargements tels que ;
  - quartiers de viande suspendus ;
  - animaux vivants, etc.

Des précautions de conduite identiques à la conduite de camion citerne doivent être prises.

- les précautions de déchargement :

il est recommandé de vider en premier lieu les compartiments extrêmes (le premier et le dernier) afin de conserver un centre de gravité correct. Par ailleurs, il convient de vider entièrement les compartiments.

## FICHE 5 - LA SECURITE DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

La sécurité dans les entreprises de transport peut être abordée sous différents aspects :

- humain ;
- technique ;
- financier.

La sécurité est un investissement payant pour tout chef d'entreprise et tout particulièrement pour celui d'une entreprise de transport routier.

Cet investissement doit porter essentiellement sur trois points :

### I - L'aspect humain :

A l'embauche, le chef d'entreprise doit vérifier le niveau de formation et l'expérience du candidat. S'il s'agit d'un jeune conducteur, il est souhaitable de l'affecter à un service nécessitant une moindre expérience professionnelle afin qu'il s'adapte progressivement.

Sur le plan de la réglementation, il convient de s'assurer du respect de la réglementation relative à la formation initiale et/ou continue :

- attestation(s) de formation professionnelle initiale et/ou continue ou document en tenant lieu pour les conducteurs du transport routier public de marchandises (compte d'autrui) – cf accord-cadre du 20/01/1995 et décret n°97-608 du 31 mai 1997 (salariés) / décret n°98-1039 du 18 novembre 1998 (non salariés) ; décret n° 2002-747 du 2 mai 2002, modifié par le décret n° 2004-1186 du 8 novembre 2004 : FIMO – FCO

Le conducteur doit être encadré, c'est-à-dire soutenu et surveillé :

- informations, conseils :
  - contrôle des disques de chronotachygraphe et/ou carte conducteur pour les chronographes numériques ;
  - renseignement auprès des clients sur la ponctualité et le comportement ;
  - contrôle des itinéraires par géo-positionnement...

Certaines entreprises possèdent un formateur d'entreprise qui peut organiser périodiquement des séances de recyclage et d'information sur le poste de travail.

### II - L'aspect technique :

Le matériel doit être en bon état : d'une part il reflète l'image de l'entreprise, d'autre part, il conditionne la sécurité.

- des contrôles techniques sont effectués :
  - tous les ans pour les véhicules de transport de marchandises ;
  - tous les 6 mois pour les véhicules de transport en commun de personnes, afin de déceler d'éventuelles déficiences, en particulier sur les organes de sécurité.

Il ne s'agit pas d'attendre la date de ces contrôles pour remettre les véhicules en état. L'entretien préventif coûte moins cher que la réparation et l'immobilisation du véhicule est moins importante. En outre, l'entretien peut être planifié. Il n'en est pas de même pour l'incident mécanique qui risque d'intervenir à un moment où l'entreprise a un besoin absolu du véhicule pour honorer son contrat avec le client, ce qui ne manquera pas de provoquer un fort mécontentement de ce dernier, voire même sa perte pour l'entreprise.

L'entreprise doit établir un **protocole de sécurité** destiné à améliorer la coordination des mesures de prévention des accidents du travail dans le transport routier de marchandises pour les opérations de chargement et de déchargement. Le protocole de sécurité est un document écrit, prévu par l'arrêté du 26 avril 1996, établi entre l'entreprise dite d'accueil (expéditeur de la marchandise ou destinataire ou encore opérateur de transport) et le transporteur, et qui comprend :

- les informations et indications utiles à l'évaluation des risques de toute nature générés par l'opération (article 2) ;
- les mesures de prévention et de sécurité qui doivent être observées à chacune des phases de sa réalisation. Ces dispositions de l'arrêté du 26 avril 1996 s'appliquent sans préjudice des dispositions spécifiques au transport des matières dangereuses par route ou chemin de fer. Elles ne se substituent pas à elles.

### III – L'aspect financier :

« La sécurité coûte cher », c'est le slogan de certaines entreprises qui ne voient que la rentabilité immédiate. S'il est vrai qu'un extincteur coûte cher, en cas d'incendie du véhicule, son prix devient ridicule par rapport à celui du véhicule.

Par ailleurs, les caisses d'assurances maladies sont tellement convaincues que l'investissement pour la sécurité est rentable qu'elle n'hésite pas à réduire le taux des cotisations pour accidents dans les entreprises qui organisent des sessions de formation à la sécurité.

S'il on fait une comparaison entre deux entreprises de transport ayant une politique différente vis-à-vis de la sécurité, il ressort que l'investissement sécurité est payant notamment en terme de :

- taux d'accidents moins élevé ;
- casse de matériel moins importante ;
- arrêts de travail moins fréquents ;
- cotisations de sécurité sociale moins élevées ;
- bonus auprès des compagnies d'assurance ;
- taux d'utilisation des véhicules plus élevé...

## FICHE 6 - LA CONDUITE D'UN VEHICULE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET D'UN VEHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES

Quels sont les principaux points communs et les grandes différences qui existent entre la conduite d'un véhicule de transport de marchandises et celle d'un véhicule de transport en commun de personnes ?

### I - Les points communs :

- les règles de sécurité routière sont sensiblement les mêmes ;
- en matière d'entretien du véhicule, les organes mécaniques se ressemblent, mais sont plus difficiles d'accès sur les transports en commun ;
- la fonction administrative est proche.

### II - Les différences essentielles :

#### • Le contact humain :

Dans le transport de voyageurs il est permanent, les passagers étant toujours en contact avec le conducteur. La diplomatie, le tact, la patience et la courtoisie sont les qualités indispensables au conducteur des transports en commun.

Le cas des conducteurs urbains est particulier, en raison de l'insécurité de certains secteurs.

Dans le transport de marchandises, le conducteur est seul dans la cabine.

Le contact humain a lieu en début et en fin de parcours.

#### • La nature du transport :

Avec un transport en commun, il s'agit de personnes donc d'un chargement particulièrement sensible qu'il convient de préserver et de satisfaire, ce qui implique des obligations particulières :

- horaires ;
- points obligatoires de passage et de fin de parcours pour les lignes régulières ;
- arrêts ;
- visites de sites et de monuments pour le grand tourisme ;
- parfois même prise en charge de la nourriture et de l'hébergement des voyageurs...

Avec un transport de marchandises il y a un contrat qui lie le transporteur au client. Celui-ci porte :

- sur le délai de livraison ;
- le maintien du bon état et de la quantité de la marchandise ;
- le transporteur étant toujours présumé responsable (contrat de transport).

A noter les risques, en forte croissance, liés au vol de la marchandise.

#### • Le véhicule :

La géométrie des véhicules du groupe lourd est assez différente selon qu'il s'agit d'un véhicule isolé de transport de marchandises, d'un véhicule articulé ou train routier de transport de marchandises ou d'un véhicule de transport en commun de personnes (hauteur, empattement, porte à faux, articulation, etc...). Il convient d'en tenir compte dans la conduite.

Actuellement, un autocar est un véhicule très confortable qui exige de la part du conducteur une conduite souple et silencieuse, un sens de l'organisation du voyage avec utilisation correcte des installations de sonorisation.

La cabine d'un camion est un habitacle pour une personne seule le plus souvent, et le confort bien que nettement amélioré au cours des dernières années, est encore relatif.

En définitive, si en matière technique il existe des similitudes, en matière de chargement et transport, il n'y a rien de commun.

Le choix en matière de conduite et de métier est donc à faire en fonction de sa personnalité et de son goût du contact humain.

## FICHE 7 - LES ACCIDENTS DES VEHICULES POIDS LOURDS ET DES VEHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES

### Références documentaires :

- La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2012 – ONISR – La documentation française.

### I – La Fréquence (France entière) :

Globalement, en 2012, les accidents corporels impliquant des poids lourds représentent 4,9 % de l'ensemble des accidents corporels, 13,3 % des accidents mortels.

Dans les accidents mortels impliquent un poids lourd :

- près d'un tué sur deux est un automobiliste ;
- un tué sur cinq est un usager vulnérable (piéton, deux-roues) ;

2 946 accidents corporels, dans lesquels au moins un véhicule lourd était impliqué, ont été recensés en 2012 parmi les 60 437 accidents corporels qui se sont produits sur l'ensemble du réseau.

- Sont considérés comme véhicules lourds dans ce calcul :

- les véhicules de transport en commun (1 045 accidents corporels) ;
- les véhicules lourds (PL de plus de 3,5 tonnes avec ou sans remorque, tracteurs routiers, tracteurs et semi-remorques) ( 2 946 accidents corporels).

En 2012, les usagers de poids lourds enregistrent une baisse de – 16,4 % de leur mortalité par rapport à 2011. Cette baisse est de – 47,6 % entre 2000 et 2010 et de – 13,8 % depuis 2010.

En 2002, lors des accidents de circulation mortels impliquant un poids lourd, pour un chauffeur de poids lourd tué (56), on compte 8 autres personnes tuées (430).

La mortalité dans les accidents impliquant un poids lourd baisse de – 15,9 % en 2012.

### II - La gravité :

Le risque d'être tué dans un accident impliquant un poids lourd par milliard de km de 14,8. Il est plus de cinq fois supérieur à celui d'être tué dans un accident impliquant un véhicule de tourisme.

Sur les 56 usagers de poids lourd tués, seuls 3 décès sont intervenus en milieu urbain contre 15 (27 %) sur autoroute et 38 (68 %) sur route hors agglomération.

44,5 % sont décédés la nuit, dont la moitié entre 2 et 5 heures du matin.

Plus de la moitié sont décédés dans un accident sans tiers (55 %).

La plupart des autres décès sont intervenus lors de collision avec un autre poids lourd (42 %).

24,5 % des chauffeurs de poids lourd tués ont un permis de conduire depuis moins de deux ans.

### III - Les conséquences pour les entreprises :

Les accidents de la circulation représentent une perte importante pour les entreprises. En effet, suite à un accident de la circulation, il faut effectuer la réparation ou le remplacement du véhicule accidenté. Le chargement peut être détérioré, voire même totalement détruit. Le conducteur peut être blessé et il s'ensuit un arrêt de travail.

- Les conséquences :

- si les accidents sont fréquents dans l'entreprise, il peut y avoir une augmentation des cotisations de sécurité sociale ;
- les compagnies d'assurances peuvent supprimer le bonus, voire même appliquer un malus ;
- le taux d'utilisation des véhicules est moins élevé du fait de l'immobilisation pour réparation suite à accident ;
- si cela se produit trop souvent, il y a risque de perte de clientèle...

## FICHE 8 - ALCOOL ET MEDICAMENTS

### I - L'alcool :

Pour un conducteur professionnel le slogan « boire ou conduire » doit toujours être présent à l'esprit. Il en va de sa sécurité, de celle des autres et de l'avenir de sa vie professionnelle.

- L'aspect social :

L'opinion publique, en général, considère que les conducteurs de poids lourds sont des consommateurs d'alcool. Pourtant, les conducteurs de poids lourds impliqués dans les accidents sont moins souvent alcoolisés que le conducteurs de véhicules légers ou que l'ensemble des conducteurs.

La réglementation sociale en matière de transport prévoit un arrêt obligatoire après 4 h 30 de conduite continue. Or, sur les routes il n'y a pas suffisamment d'aires de repos comportant une structure d'accueil telle que :

- sanitaires (WC et douches) ;
- couchettes de repos ;
- distributeurs de boissons non alcoolisées ;
- repas légers...

Les conducteurs de poids lourds s'arrêtent donc le plus souvent devant les relais routiers où ils trouvent de quoi se désaltérer, la nourriture, la possibilité de faire un brin de toilette, parfois même d'effectuer l'entretien du véhicule ou la possibilité de déposer un colis.

Il se crée un réseau de services rendus par le biais des relais routiers qui est bien souvent récompensé par une consommation. Le choix des consommations y est large mais la consommation d'alcool n'y est pas proscrite et peut devenir tentante.

- L'aspect individuel :

L'alcool peut dans certains cas devenir une drogue à part entière. Dans ce cas, les effets habituels des drogues s'observent chez les sujets devenus des malades alcooliques : impossibilité psychologique et physiologique de se passer d'alcool et nécessité d'augmenter progressivement, mais inéluctablement la consommation en raison de l'accoutumance de l'organisme.

En matière de conduite automobile, l'alcool libère bien souvent une agressivité normalement réfrénée, modifie les comportements et provoque en particulier une surestimation des capacités et une indifférence au danger.

En conséquence, un conducteur professionnel doit éviter absolument de consommer de l'alcool avant de prendre le volant s'il veut éviter de courir un grand risque pour sa propre personne et celle des autres usagers de la route.

- Sanctions :

- rétention du permis de conduire ;
- suspension du permis de conduire ;
- annulation du permis de conduire ;
- perte de points sur le permis de conduire (6 points)

- Les effets psycho-physiologiques de l'alcool sur la conduite :

EFFETS SEDATIFS	EFFETS DESINHINITEURS
Dépression, fatigue, tendance autodestructrice	Diminution de la peur Confiance en soi exagérée
Pertes de mémoire Pertes des apprentissages	Désorganisation des processus intellectuels Diminution de la capacité d'autocritique
Inattention, sommeil	Prise de risque et désorganisation

- L'alcool et les accidents de la route :

En 2012, 5 240 accidents corporels se sont produits alors qu'au moins un des conducteurs présentait un taux d'alcool supérieur au taux légal.

La présence d'un taux supérieur à 0,5 g/l d'alcool chez au moins un conducteur impliqué dans un accident mortel est une constante autour de 30 % depuis plus de 20 ans. Dans 90 % des cas, le conducteur est présumé responsable de l'accident.

Parmi les conducteurs impliqués ayant une alcoolémie positive :

- 10 % d'entre eux ont une alcoolémie comprise entre 0,5 g/l et 0,8 g/l ;
- plus de 60 % d'entre eux ont une alcoolémie supérieure à 1,5 g/l.

- Les métiers de la route et l'alcool :

Les conducteurs routiers sont particulièrement exposés :

- repas au restaurant ;
- amplitude des journées de travail ;
- aspect social : séparation du cercle familial...

## II - Les médicaments :

- Aspect social :

La France compte parmi les champions mondiaux de la consommation de médicaments psychotropes (somnifères, tranquillisants, antidépresseurs, neuroleptiques)

Si les relations entre alcool et accidents de la route sont assez bien établies et chiffrées, le rapport entre prise de tranquillisants et accidents est bien moins connu. Cependant, il apparaît dans les statistiques que les accidents chez les consommateurs de médicaments sont plus graves que chez les accidentés qui n'ont pas absorbé de médicaments.

Une étude « combinaison d'études sur la santé et l'insécurité routière » a permis d'estimer à près de 3 % la proportion d'accidents attribuable à une consommation de médicaments.

La prise de médicaments a un impact sur le sommeil.

Un grand nombre de médicaments présentent des effets indésirables pouvant influencer l'aptitude à conduire sans que le conducteur en soit conscient (modification de la perception ou de l'habileté motrice). L'Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé (Afssaps) a classé les médicaments en trois catégories, affectées chacune d'un pictogramme clair, selon le risque induit.

Les produits :

- de niveau 1 : soyez prudent. Ne pas conduire sans avoir lu la notice ;
- de niveau 2 : soyez très prudent. Ne pas conduire sans l'avis d'un professionnel de santé ;
- de niveau 3 : attention, danger. Ne pas conduire. Pour la reprise de la conduite, demandez l'avis d'un médecin.

Par ailleurs, le mélange alcool-médicaments est particulièrement dangereux. En effet, il est démontré que l'association de deux facteurs de risque indépendants l'un de l'autre aboutit à une multiplication (et pas seulement une addition) de ces derniers.

- Aspect individuel :

Avant de prendre le volant, il convient donc de se renseigner sur les conséquences de l'absorption d'un médicament. Si certains médicaments comme les tranquillisants sont connus pour leurs effets négatifs sur la conduite, d'autres, aux conséquences identiques, le sont moins, tels les sirops contre la toux ou les médicaments contre les allergies.



## FICHE 9 - L'ANTICIPATION

### I – Définition :

L'anticipation vise à rechercher toutes les solutions permettant d'éviter de se mettre ou de mettre les autres dans une situation telle que l'accident devient inévitable.

Anticiper c'est prévoir

L'anticipation : règle de base de la conduite de tout véhicule

Elle est d'autant plus importante au volant d'un véhicule lourd à cause de la masse de celui-ci et de l'énergie cinétique qu'il emmagasine.

Certains types d'enseignement basés essentiellement sur l'anticipation portent l'appellation de conduite « défensive » ou conduite « d'anticipation » ou encore conduite de « prévoyance ».

Les méthodes défensives partent du postulat que toute situation conflictuelle est prévisible.

Les erreurs peuvent venir des autres, mais aussi de soi-même, l'anticipation consiste donc dans la prévision des erreurs des autres et de ses propres erreurs.

Un des moyens pour faire apprendre la conduite anticipée est la technique de la conduite commentée : il s'agit de (faire) formuler l'analyse (que l'on fait) du trafic. Analyser c'est décrire ce que l'on regarde, ce que l'on déduit et l'action qui en découle.

### II – Les principales situations où l'anticipation est primordiale au volant d'un poids lourd :

- l'approche du virage du fait de la force centrifuge ;
- le freinage du fait de la masse est plus délicat malgré son efficacité ;
- le changement de file ou de direction du fait du gabarit...

## FICHE 10 - L'ENERGIE CINETIQUE, LA DISTANCE DE FREINAGE ET D'ARRET

### I - L'énergie cinétique :

L'énergie cinétique est la force qui s'oppose à l'arrêt du véhicule, l'élan que possède le véhicule en mouvement. Elle varie avec :

- la masse du véhicule (M) ;
- le carré de la vitesse ( $V^2$ ).

La formule physique est la suivante :

$E$  (énergie cinétique) =  $\frac{1}{2} M$  (masse du véhicule en Kg) x  $V^2$  (vitesse en m/s au carré).

Tout conducteur doit adapter son allure et conserver une distance de sécurité avec le véhicule qui précède en fonction de ces données. Hors agglomération, la distance est d'au moins 50 mètres pour deux véhicules de plus de 3,5 t se suivant à la même vitesse (R 412-12).

La réglementation renforce progressivement les équipements de sécurité des véhicules poids lourds :

- le décret du 14 mai 2003 rend obligatoire le port de la ceinture de sécurité pour les occupants de poids lourds ;
- le décret du 25 février 2005, crée l'obligation d'équipement d'un limiteur de vitesse par construction pour tous les véhicules d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 12 tonnes ;
- le décret du 23 décembre 2006 modifie les vitesses maximales autorisées des véhicules et ensembles de véhicules lourds.

### II - La distance de freinage :

La distance de freinage est la distance parcourue lorsque les freins sont en action, c'est-à-dire entre le moment où le conducteur commence à freiner et celui où le véhicule est immobilisé.

Cette distance dépend :

- de l'énergie cinétique énoncée ci-dessus ;
- du coefficient d'adhérence ;
- de l'état du système de freinage ;
- du savoir-faire du conducteur (dosage de la pression sur la pédale lorsque le véhicule n'est pas équipé d'un système de freinage anti-bloquant)...

### III - La distance d'arrêt :

La distance d'arrêt est la distance totale parcourue entre le moment où le conducteur perçoit l'obstacle et celui où le véhicule s'arrête.

Elle comporte, outre la distance de freinage, la distance parcourue par le véhicule entre le moment où le conducteur est surpris par un obstacle et celui où il commence à freiner, appelé « temps de réaction » (+ ou - 1 seconde, soit à 90 km/h, 25 m en 1 seconde)

Ce temps de réaction varie en fonction de :

- l'état physique du conducteur (degré de fatigue) ;
- l'attention : soutenue ou relâchée ;
- l'absorption d'alcool, de drogues ou de médicaments...

## FICHE 11 – LE BLOCAGE DES ROUES AU FREINAGE

Un freinage trop brutal peut provoquer le blocage des roues. Le freinage risque d'être moins efficace, mais le danger principal réside dans la perte de dirigeabilité. La masse a tendance à aller tout droit : la direction n'est plus assurée. Le blocage des roues entraîne une usure plus importante et surtout irrégulière des pneumatiques.

### I - La prévention : comment éviter le blocage des roues ? :

- Le conducteur :
  - retenir le premier principe : le frein n'est pas un organe de conduite, mais un organe de sécurité ;
  - avoir une conduite préventive basée sur l'anticipation, c'est à dire d'abord relâcher l'accélération, agir dégressivement sur le frein « Freiner assez fort en début de freinage pour relâcher à la fin du freinage »
  - lorsque les conditions de circulation sont difficiles (pluie, neige, verglas, brouillard), augmenter les distances de sécurité et éviter absolument toute action brutale sur la pédale de frein qui risque de provoquer un « tête à queue » avec un véhicule isolé ou une « mise en porte feuille » sur un véhicule articulé. Le conducteur doit savoir que sur une chaussée à faible adhérence, le phénomène peut se produire même à faible allure.
- Le véhicule :
  - le montage d'un correcteur de freinage a permis d'obtenir un meilleur équilibre des freins entre les essieux en fonction de la charge sans toutefois supprimer le blocage des roues lors d'une action brutale sur la pédale de frein ;  
Actuellement, un remède a été apporté à ce phénomène par l'adjonction de dispositifs anti bloquants permettant d'éviter, par un procédé électronique, le blocage des roues, quelle que soit l'intensité du freinage ;

Ce système est obligatoire en France sur les véhicules de transport de marchandises de + de 16 tonnes, les autocars de + de 12 tonnes et les remorques de + de 10 tonnes mis en circulation depuis le 01/10/1991.

Il est bon de rappeler à tout conducteur que seul le respect des distances de sécurité va permettre de s'arrêter à temps et dans de bonnes conditions. Il est faux de croire que les systèmes antibloquants permettent de réduire les distances d'arrêt. Au cours de différents essais, il est souvent apparu des distances d'arrêt plus importantes avec un véhicule équipé du système anti blocage, le seul avantage étant la possibilité de conserver la maîtrise de la direction pendant un freinage même très appuyé.

## FICHE 12 - LE RENVERSEMENT DES POIDS LOURDS DANS LES COURBES

### I - Analyse :

Les différentes études réalisées montrent que les renversements des poids lourds représentent près de la moitié des accidents les concernant. Ils surviennent essentiellement en virage isolé et non dans l'enchaînement de plusieurs courbes. L'accident le plus fréquent est le renversement d'un véhicule articulé dans une bretelle d'accès ou de sortie d'autoroute.

Ces courbes, appelées à rayon variable, débutent par un rayon important pour se resserrer ensuite, ce qui impose de les aborder à vitesse réduite. La cause principale du renversement est toujours une vitesse excessive à l'entrée qui impose au conducteur de freiner brutalement alors que l'attelage n'est pas dans l'alignement. Ainsi le tracteur pivote à l'intérieur du virage, alors que la semi remorque qui a une masse plus importante a tendance à continuer tout droit sous l'effet de l'énergie cinétique emmagasinée. Le basculement peut se produire lentement, ce qui est du reste souvent le cas car de nombreux procès verbaux et témoignages indiquent que ce phénomène se produit par dépassement du point d'équilibre. Les conducteurs ont souvent le temps de constater dans le rétroviseur le soulèvement des roues de la semi remorque.

### II - La prévention :

- avoir une conduite préventive et adapter sa vitesse en fonction de la courbe du virage et de sa pente ;
- Si l'on aborde le virage à allure trop rapide, éviter de freiner en particulier avec un véhicule articulé lorsque la semi remorque n'est pas dans l'alignement. En outre, il est bien souvent préférable de maintenir l'accélération plutôt que de ralentir. La trajectoire sera beaucoup mieux assurée si le tracteur continue à tirer la semi remorque que si cette dernière provoque une poussée ;
- En cas d'un chargement liquide ou mal arrimé ou de conduite d'un véhicule ayant un centre de gravité élevé, réduire la vitesse et éviter d'agir avec brutalité sur les freins ou le volant. Il convient d'adopter une conduite douce ;
- ne jamais oublier que des chargements partiels (en cours de chargement pendant la collecte de lait dans les fermes, ou le chargement d'animaux en plusieurs points ) font bouger le centre de gravité et le renversement peut arriver à des vitesses très basses. Il en est de même en cours de déchargement (transport de voitures par exemple : on vide en premier les véhicules du rez-de-chaussée) et tout déplacement avec des véhicules uniquement en étage devient extrêmement délicat ;
- en matière de véhicule, ce dernier doit être en bon état mécanique et entretenu quotidiennement : freins, direction, suspension, gonflage des pneumatiques etc ;
- faire vérifier l'harmonisation du freinage de la semi-remorque avec celui du tracteur.

### III - La force centrifuge :

#### • Définition :

C'est la force qui dans un virage, entraîne le véhicule vers l'extérieur de la courbe. Elle est fonction de la vitesse, la masse du véhicule et du rayon de la courbe.

La formule est :

$$FC = \frac{MV^2}{R} = \frac{\text{Masse du véhicule (en kg)} \times \text{Carré de la vitesse (mètre par seconde)}}{\text{Rayon du virage exprimé en mètres}}$$

S'il n'est pas possible de modifier la masse du véhicule dans un virage et très peu son rayon, il est par contre très facile de modifier la vitesse qui est l'élément primordial puisqu'il agit au carré de sa valeur.

#### IV - Le centre de gravité :

Celui du véhicule est déterminé par construction. Il doit se situer le plus bas possible.

Il varie en fonction du chargement. Pendant les ramassages ou les livraisons, il varie à chaque point de livraison ou de collecte.

#### V - Le ballant :

- Définition :

Le ballant est un mouvement d'oscillations propre aux liquides et aux marchandises mal arrimées. Il peut être :

- latéral : dans les virages (liquides dans les citernes, gaz transportés en phase liquide, béton dans les bétonnières portées, animaux vivants ...)
- longitudinal : lors des freinages et accélérations. (liquides dans les citernes, animaux vivants ...)

## FICHE 13 – LA CONDUITE DE NUIT DANS DES CONDITIONS ATMOSPHERIQUES DIFFICILES EN MONTAGNE OU EN ZONE ACCIDENTEE

### I – Les dangers :

- la déclivité : risques liés à l'énergie cinétique ;
- la masse du véhicule (chargement) ;
- les croisements (routes étroites et forme des virages) ;
- les trajectoires dans les virages difficiles ;
- les autres usagers, notamment ceux qui ont peu de pratique des itinéraires difficiles ;
- risque d'échauffement des freins (évanouissement dû à la surchauffe) ;
- surchauffe moteur en montée (régime moteur incorrect) ou en descente (utilisation abusive d'un ralentisseur) ;
- risques liés à la neige ou au verglas...

### II - Les précautions à prendre :

- s'informer de l'état des routes ;
- réduire sa vitesse et adapter l'allure à la déclivité ;
- utiliser le rapport de vitesse qui permet de descendre sans utiliser le frein principal ;
- ne pas calquer l'allure sur d'autres véhicules : tous les véhicules ne sont pas équipés des mêmes systèmes de retenue et peuvent donc avoir des performances très différentes en descente ;
- utiliser correctement les freins et les ralentisseurs ;
- posséder les dispositifs antidérapants adaptés même pendant les saisons intermédiaires ;
- utiliser de préférence les tunnels routiers que les cols en altitude ;
- prévenir (avertisseur sonore, appels à l'aide de feux )...

### III - La conduite de nuit :

- il faut voir et être vu, tenir compte de la visibilité et adapter son allure en fonction de celle-ci, être en mesure de s'arrêter à la limite de la zone que l'on éclaire ;
- se méfier du petit matin : c'est souvent l'heure du « coup de pompe » ;
- les conducteurs qui ont une mauvaise vue auront d'autant plus de problèmes qu'ils conduiront la nuit ; en effet, l'acuité visuelle diminue en fonction de la luminance ;
- la myopie nocturne, phénomène courant, est estimée en moyenne à 1,5 dioptrie avec des variations individuelles qui peuvent être plus importantes.

- La nuit, le champ visuel connaît deux types de modifications :
  - une amputation centrale ;
  - un rétrécissement périphérique.
- La sensibilité à l'éblouissement sera d'autant plus importante que le sujet aura un problème visuel, cela va se traduire par :
  - altération de la vision des couleurs ;
  - réduction du champ visuel ;
  - diminution de l'acuité visuelle de façon importante.

Ne pas oublier l'influence de la fatigue. Un examen de la vue effectué le matin donne en général de meilleurs résultats que l'après midi. La vision n'atteint dans la circulation nocturne qu'environ 1/20<sup>e</sup> de la valeur enregistrée le jour.

Il convient également de noter que la résistance à l'éblouissement diminue de 50% tous les 12 ans environ.

#### IV - La conduite dans des conditions atmosphériques difficiles :

- La pluie :
  - réduire la vitesse ;
  - augmenter la distance de sécurité ;
  - éviter les freinages brusques ;
  - utiliser au maximum le frein moteur ;
  - allumer les feux de croisement.
- La neige et le verglas :
  - réduire la vitesse ;
  - augmenter la distance de sécurité ;
  - utiliser les équipements autorisés ;
  - utiliser les commandes avec souplesse ;
  - respecter les réglementations (barrière de dégel) ;
  - allumer les feux de croisement.
- Le brouillard :
  - réduire la vitesse ;
  - augmenter la distance de sécurité ;
  - allumer les feux de croisement ou de brouillard ;
  - se guider à l'aide du marquage au sol.
- Le vent :
  - réduire la vitesse ;
  - prévoir et éviter les écarts de direction (dérive) surtout lorsque des zones abritées et des zones exposées se succèdent (ponts, bâtiments, croisements et dépassements etc...).

#### V - La distance de sécurité :

La distance de sécurité doit prendre en compte la distance parcourue pendant le temps de réaction + la distance de freinage, ce qui correspond à la distance d'arrêt.

#### VI - Le temps de réaction :

##### Il est fonction :

- de la vigilance du conducteur. Attention, cette vigilance s'affaiblit après environ deux heures de roulage ;
- de l'état de fatigue du conducteur ;
- de la monotonie du parcours ;
- peut être très altéré par un manque de sommeil ;
- peut être altéré par une prise de médicament ou d'alcool.

Attention : ne pas confondre « manque de sommeil » et « fatigue ». On peut s'endormir sans avoir aucune fatigue. Il suffit d'avoir veillé avant un parcours et avoir une dette de sommeil importante. La fatigue, en revanche, peut survenir alors qu'il n'y a pas de dette de sommeil : C'est le cas des conducteurs routiers qui enchaînent travail de manutention et conduite.

#### VII - La distance de freinage :

Elle est fonction de:

- la vitesse et du poids du véhicule ;
- l'état des freins ;
- l'état des pneus ;
- l'état de la suspension ;
- l'état de la chaussée (coefficient d'adhérence) ;
- la qualité du freinage...

### **VIII - Les informations routières :**

S'informer avant chaque voyage auprès :

- centre national d'information routière (Rosny sous bois) ;
- centre régional d'information et de coordination routières (CRICR) ;
- la police ;
- la gendarmerie ;
- les serveurs internet...



## FICHE 14 – LES GESTES ET POSTURES

### I – L'importance de ce facteur dans les accidents :

Un poids lourd est 13 fois plus dangereux à l'arrêt qu'en circulation.

Les Caisses Régionales d'Assurance Maladie (CRAM) relèvent dans leurs statistiques que les accidents les plus fréquents se produisent alors que le véhicule est à l'arrêt et qu'ils sont liés aux gestes et postures incorrects :

- chutes lors de la montée et descente des cabines (accès difficile ou geste incorrect) ;
- accidents liés aux chargements et déchargements :
  - déchirures musculaires dues à un effort musculaire violent ;
  - lombalgies pendant le levage et la manutention des charges ;
  - écrasement des doigts des mains ou des pieds par des colis ou des outils de manutention ;
  - coupures ou piqûres aux mains ;
  - chutes au cours du bâchage ou débâchage ;
  - chutes des postes de chargement, des citernes ou des quais de chargement ;
  - brûlures dues aux produits chauds ou aux produits chimiques ;
  - accidents lors de manœuvre du hayon élévateur...
- accidents lors de manœuvre de cabine basculante ;
- accidents lors de la réparation ou du gonflage des pneumatiques ;
- accidents lors de la manutention des batteries ;
- accidents avec les dispositifs d'attelage...

Afin de réduire le nombre et la gravité des accidents du travail liés à chaque profession, une formation à la sécurité est prévue pour toute personne avant sa prise de fonction et son installation à un poste de travail.

### II – Un rappel sur la notion de postures en circulation :

La position relative des membres les uns par rapport aux autres évolue en fonction des exigences du travail, mais aussi en fonction des exigences physiologiques. On ne peut maintenir une posture continuellement figée. Les muscles ont besoin de bouger, le corps a besoin de changer de position même s'il se trouve au départ dans une position confortable. La meilleure posture n'est pas le résultat d'un choix véritable mais plutôt d'un compromis entre les exigences d'une activité et les préférences de l'opérateur humain.

- Les trois fonctions essentielles qui déterminent la position du corps humain se retrouvent dans le cas d'un poste de conduite d'un véhicule, à savoir :

- la prise d'information essentiellement visuelle :
  - se fait au travers du pare brise à l'avant ;
  - par les rétroviseurs pour l'arrière ;
  - sur les indicateurs du tableau de bord.

La position des yeux et la direction du regard sont ainsi prédéterminées.

- la fonction motrice :
  - le réglage de la vitesse du véhicule est effectué en fonction des observations effectuées vers l'avant et vers l'arrière et grâce aux organes de commande tels que pédales d'accélérateur, de frein et d'embrayage. Normalement, la position des pieds est donc bien déterminée. Sur les véhicules actuels encore équipés des trois pédales (embrayage, frein et accélérateur) les constructeurs se sont attachés à positionner les trois pédales à la même hauteur et certains ont mis en place un repose pied pour le pied gauche lorsqu'il est au repos.
- le confort :
  - sur la plupart des véhicules, qu'ils soient affectés au transport de marchandises ou de voyageurs, on trouve des sièges conducteur équipés de suspension pneumatique. Les vibrations de la chaussée sont très atténuées.

Remarque : aujourd'hui, grâce aux aides à la conduite (Régulateur de vitesse, boîte automatique) il n'y a plus besoin de tenir les pieds sur l'accélérateur ou sur l'embrayage . Aussi, voit-on des conducteurs avec les pieds posés sur le tableau de bord et sur le rebord de la portière. Cette position, outre le danger pour la colonne vertébrale retarde l'action sur le frein en cas d'urgence.

- le guidage du véhicule :
  - est effectué par les membres supérieurs qui se trouvent fixés dans un volume restreint (volant, commandes, manettes et leviers).
  
- la position des yeux, des mains et des pieds :
  - étant fixée à l'intérieur de l'habitacle, la posture se trouve normalement étroitement déterminée. La remarque citée plus haut ne doit pas être oubliée et il convient de rappeler au conducteur qu'il doit être en mesure d'agir rapidement sur toutes les commandes du véhicule. Une position aberrante peut être sanctionnée.

## FICHE 15 – LA SURCHARGE

Deux types de surcharges peuvent survenir :

- la surcharge par dépassement du PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) ;
- la surcharge par essieu.

### I - Les précautions à prendre pour éviter la surcharge :

- respecter les indications portées sur la carte grise et sur la plaque de tare. Il est assez facile de respecter ces règles lorsque l'on se trouve dans un dépôt équipé d'un pont bascule ou lorsque le chargement est constitué de marchandises déjà pesées ;
- pour le transport en citernes, tenir compte du poids spécifique du produit transporté. (Essence : poids spécifique 0,72 kg/litre ; gasole 0,86 kg/litre) ;
- si l'on dépose une semi remorque ou une remorque pour effectuer un chargement, prévenir le chargeur de la charge utile à respecter. Ne pas oublier qu'un véhicule est limité à 44 tonnes, si l'ensemble considéré comporte plus de quatre essieux.

Dans la pratique :

Il est des cas où le conducteur a du mal à respecter la règle :

- chargement de matériaux en vrac avec des poids spécifiques très variables (déchets divers comprenant des gravats, des feuillages ou des carcasses de véhicules). Ces chargements devraient être effectués sur des sites équipés de ponts bascule ;
- chargement de caisses amovibles (bennes à céréales déposées dans les champs). Le conducteur ne peut que constater un volume important et peut avoir du mal à évaluer le poids (poids spécifiques de céréales assez différents) ;
- prise en charge de container ou semi remorques ayant voyagé sur train ou par bateau. Ces containers sont très souvent plombés et peuvent voyager sans document avec impossibilité matérielle de vérifier le poids et la répartition.

### II - La surcharge par essieu :

- Définition :

La surcharge par essieu est la charge maximum qui peut être admise sur chaque essieu du véhicule en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de transport.

- Les précautions à prendre :

- au départ, pour un chargement complet, veillez à une répartition équilibrée du chargement ;
- en cours de livraison, déplacez la marchandise restante pour éviter un déséquilibre entre le poids sur l'avant et sur l'arrière. Non seulement c'est une infraction, mais la conduite peut s'avérer dangereuse ;
- dans le cas d'un ensemble de véhicules, veiller au respect du PTAC de la remorque qui ne doit pas dépasser de plus de 30% le poids du remorqueur.

- Les risques liés à un chargement défectueux :

- déséquilibre du véhicule ;
- risque de renversement, danger pour les autres usagers ;
- risque de déport au freinage ;
- détérioration du véhicule ;
- détérioration de la chaussée ;
- risque de chute de marchandises sur la chaussée ;
- risque de limitation ou de refus de garantie de la part des assureurs en cas d'accident.

- Les sanctions en cas de surcharge du véhicule :
  - la surcharge constitue une infraction à la réglementation ainsi qu'au code de la route (R 312-2) ;
  - aucune dérogation n'est admise aussi bien pour le transport de voyageurs que de marchandises.
- Les sanctions encourues peuvent être :
  - l'immobilisation du véhicule au delà de 5 % de surcharge jusqu'au déchargement du surplus de Poids ;
  - une amende, voire des poursuites pénales en cas de récidive ;
  - la limitation de garantie par l'assurance.

- La réalité de la vie professionnelle :

Transports de voyageurs :

En ce qui concerne les transports de voyageurs, la surcharge est fréquente dans les transports urbains aux heures de pointe. En fait, on ne peut pas parler de surcharge, mais plutôt de surnombre. Le code de la route prévoit un poids forfaitaire par passager :

- 65 Kgs pour un passager en transport urbain ;
- 70 Kgs pour un passager dans un autocar.

L'infraction la plus fréquemment constatée est le surnombre :

- transports en commun aux heures de pointe, le conducteur ne peut assurer seul le comptage des voyageurs ;
- transports scolaires : aux premiers jours de la rentrée, le service « transports » du Conseil Général peut avoir mal estimé le nombre d'enfants à transporter. Dès les premiers jours, le conducteur doit informer l'employeur du surnombre qui avertira le service « transport » et pourra ajouter un véhicule supplémentaire.

Transport de marchandises :

- Pour les transports de vrac provenant de sites sans bascule, il est souhaitable de mentionner sur les documents de transport la coresponsabilité du conducteur, du transporteur et du chargeur ;
- Sur les sites industriels, le conducteur qui a un doute sur le poids remis par le chargeur devrait prendre la précaution d'effectuer un pesage ;
- Certains chargeurs trichent sur le poids de la marchandise à enlever pour un obtenir un prix de transport plus avantageux ;
- En cas d'accident le chargeur serait mis en cause pour fausse déclaration mais le transporteur pourrait endosser une part de responsabilité. Il est un professionnel et donc savoir évaluer un volume et un poids.

## FICHE 16 - PREPARATION D'UN TRANSPORT

### I – Le conducteur :

- Les précautions à prendre :
  - prévoir son heure de départ et d'arrivée approximative en fonction de la distance à parcourir, la météo, l'état des routes, et du chargement (sur les serveurs de préparation d'itinéraire ne pas omettre de mentionner si c'est une matière dangereuse – vitesse de croisière inférieure) ;
  - prendre un repos suffisant avant le départ ;
  - préparer les documents nécessaires :
- Les documents pour le conducteur :
  - Le permis de conduire en état de validité (une visite périmée équivaut à un permis non valide et est punie d'une amende de 4<sup>o</sup> classe et un retrait de 3 points du permis de conduire) ;
  - une attestation de FIMO ou attestation de présence à une certaine date valant FIMO plus une attestation de FCO de moins de 5 ans (les deux documents sont à présenter). A ce jour tous les conducteurs (transports pour compte d'autrui et pour compte propre) sont concernés par cette obligation ;
  - une attestation de relation d'emploi : Faire la preuve que l'on est employé régulièrement par l'entreprise ;
  - pour un voyage prévu hors du territoire national, prévoir la Carte Vitale Européenne (valable 1 an) en cas de maladie ou d'accident hors territoire.

### II – Le véhicule :

- Les vérifications :
  - le conducteur doit en contrôler l'état, vérifier le plein des réservoirs ;
  - en cas de circulation hivernale, prévoir les équipements spéciaux ;
  - vérifier la présence du lot de bord.
- Les documents pour le véhicule :
  - certificat d'immatriculation ;
  - attestation d'aménagement ;
  - récépissé de la taxe SACEM (transport de voyageurs) dès l'instant où dans l'autocar ou l'autobus est présent un système de diffusion d'œuvres musicales, cette attestation est de couleur saumon ;
  - récépissé de la taxe à l'essieu (TVR1 ou TVR2) ;
  - guide d'utilisation et livret d'entretien ;
  - attestation(s) d'assurance du ou des véhicule(s) ;
  - copie conforme de la licence communautaire ou de la licence de transports intérieurs (transports publics).

#### Transports de marchandises :

- lettre de voiture pour la marchandise en transport public ;
- facture ou bon de livraison ou d'enlèvement en transport privé ;
- éventuellement documents particuliers d'accompagnement (acquit, congé, certificat sanitaire, carte d'identité d'animaux etc.) ;

#### Transport de voyageurs :

- copie conforme de licence communautaire ou de transports intérieurs ;
- billet collectif ou individuel.

#### Dans tous les cas de transports :

- les disques de la semaine en cours et ceux des 28 derniers jours ou la carte conducteur (chronotachygraphe numérique) ;
- en cas de non conduite une attestation de l'employeur précisant ces périodes.

### **III - L'itinéraire :**

- le conducteur doit choisir l'itinéraire le mieux approprié à son transport ;
- veiller aux interdictions de circulation ;
- prévoir les hauteurs des ponts et les interdictions d'accès ;
- tenir compte de l'état des routes et des restrictions de circulation ;
- tenir compte des délais de livraison et des horaires d'ouverture ;
- tenir compte des réglementations locales régissant les itinéraires touristiques en transport de voyageurs...

### **IV – L'utilisation d'une carte routière :**

La carte routière est l'instrument de travail fondamental du conducteur.

Elle permet de connaître :

- la classification des axes routiers ;
- les échangeurs ;
- les obstacles ;
- les distances et péages.

Elle permet de :

- s'orienter ;
- rechercher le meilleur itinéraire ;
- avoir une idée de la distance à parcourir.

Aujourd'hui, des serveurs peuvent donner des renseignements très précis et à jour presque instantanément. Ces serveurs ont le défaut de ne pouvoir être consultés dans les véhicules. (Mappy, Michelin, voilà) et sont largement remplacés par les navigateurs de guidage par satellite (GPS).

**I - Les références réglementaires :**

- directive cadre européenne du 12 Juin 1989 ;
- décret n° 2001-1016 du 05 Novembre 2001 ;
- circulaire n° 6 DRT du 18 Avril 2002 Ministère de l'emploi ;
- Internet : [www.travail.gouv.fr](http://www.travail.gouv.fr)

Le transport est une des activités les plus accidentogènes et ce sont surtout des accidents se produisant alors que le véhicule est à l'arrêt. De plus, 80% des accidents se produisent à l'extérieur de l'entreprise du conducteur.

**II - La sécurité dans les transports est régie par plusieurs règlements émanant d'administrations différentes :**

- le Code de la route régit tout ce qui a trait à la circulation routière ;
- les règlements CEE régissent la réglementation des temps de conduite et de repos ;
- le Code du travail impose la mise en place du « Protocole de Sécurité » : Il s'agit d'un document qui rappelle les règles à respecter par un transporteur en livraison et par l'entreprise d'accueil ;
- le Code du travail, pour respecter la Directive Européenne 2001-1016 du 05 Novembre 2001 a introduit une obligation d'évaluation des risques. Ce document unique d'évaluation des risques doit répondre à trois exigences :
  - cohérence : regrouper sur un seul support les données de l'analyse des risques auxquels sont soumis les travailleurs ;
  - commodité : réunir sur un même document les résultats, facilitant le suivi de la démarche de prévention ;
  - traçabilité : transcription, c'est à dire rapport chiffré de résultats obtenus.

**III - Les principaux organismes publics et privés chargés de la sécurité, s'occupant en particulier de la sécurité dans les transports sont :**

- Organismes publics :
  - le ministère chargé des transports : préparation des textes et réalisation des contrôles par les contrôleurs des transports terrestres ;
  - le ministère chargé du travail et de l'Emploi : transposition des textes CEE dans les règlements français – contrôles par les inspecteurs du travail et des transports ;
  - la gendarmerie et la police (compétents pour tous contrôles) ;
  - le ministère de l'Éducation Nationale avec les lycées professionnels préparant aux CAP et BEP de conduite et services ;
  - les GRETA (groupements d'établissements de l'Education Nationale), intervenant plus particulièrement auprès des adultes ;
  - le ministère des armées en partenariat avec l'AFT (association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports) forme les militaires en fin de contrat au métier de conducteur routier (Titre Professionnel). (Diminution notable liée à la fin de la conscription) ;
  - l'AFPA dans ses centres de formation professionnelle forme également aux titres professionnels de conducteur routier (Ex CFP M128, M148 et M138) ;
  - l'IFSTAR – institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux - relevé des statistiques, recherche et proposition de règlements visant à améliorer la sécurité ;
  - le SETRA (service d'études techniques des routes et autoroutes) - études et aménagements du domaine routier ;
  - le CETUR (centre d'études des transports urbains) - études et aménagements en agglomération.

- Organismes privés :
  - la Prévention routière ;
  - l'AFT (organisme issu de la FNTR (fédération nationale des transports routiers) forme à la sécurité tous les personnels du transport, du manutentionnaire au dirigeant d'entreprise ;
  - PROMOTRANS (organisme issu de l'UNOSTRA (union nationale des organisations syndicales des transports routiers automobiles) forme également à la sécurité tous les personnels des entreprises de transport ;
  - l'INRS : institut national de recherche en sécurité qui forme à la sécurité de tous les métiers et a donc un regard sur les recommandations spécifiques au transport ;
  - l'APTH (association pour la prévention dans le transport des hydrocarbures) spécialisée notamment dans le transport des hydrocarbures mais également de toutes les matières dangereuses.
  - les écoles de conduite et autres centres de formation dans le cadre des formations obligatoires (FIMO et FCO) et titres professionnels de conducteurs routiers ;
  - les CRAM (caisses régionales d'assurance maladie) qui, par leur service de documentation ou de contrôle, agissent sur la sécurité.

Tous ces organismes agissent pour améliorer la sécurité du secteur des transports par route. Qu'ils soient organismes publics disposant d'un pouvoir de contrôle et de sanction ou organismes privés chargés d'une mission d'alerte ou de formation, ils agissent dans le but unique de réduire, le nombre et la gravité des accidents dans ce secteur d'activité.

- Pourquoi contrôle-t-on ?
  - pour garantir une concurrence loyale ;
  - pour assurer la sécurité des usagers de la route ;
  - pour garantir le respect des conditions de travail des conducteurs routiers.
- Que contrôle-t-on ?
  - l'application des réglementations Transports : accès à la profession, accès au marché, fonctionnement du marché ;
  - l'application de la réglementation sociale européenne : limites autorisées pour les temps de conduite et de repos ;
  - hors réglementation sociale européenne : conditions de travail des personnels et modalités de leur formation ;
  - l'application du code de la route : vitesse, poids, dimensions, conformité du véhicule aux normes techniques...
  - l'application des règles économiques et fiscales.
- Les sanctions :
  - sanctions pénales :
    - délits ou contraventions, la plupart de quatrième ou cinquième classe
  - sanctions administratives :
    - ces sanctions sont proposées par les commissions régionales des sanctions administratives, réunissant des représentants de l'Etat, de la profession, des salariés et des usagers, sous la présidence d'un magistrat. Ces commissions procèdent à l'examen des dossiers des entreprises infractionnistes, entendent leur représentant, proposent au Préfet les sanctions administratives.



### **I - L'âge et le risque :**

Rapporté au nombre de kilomètres parcourus, le risque d'être tués pour un conducteur de 18 à 24 peut être estimé quatre fois supérieur à celui de l'ensemble des conducteurs.

### **II - L'inexpérience :**

L'inexpérience apparaît comme le facteur principal (le plus souvent cité) de la sur-implication des jeunes conducteurs dans les accidents mortels de la circulation.

### **III - Les statistiques :**

En 2012, 20,6 % des tués dans accident de la circulation ont entre 18 et 24 ans.

Pour les personnes âgées de 18 à 21 ans, la conduite d'un véhicule dont le PTAC est supérieur à 7,5 tonnes n'est permise que si le conducteur est titulaire d'un certificat constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transport de marchandises par route (CAP ou BEP de conducteur routier ou titre professionnel de conducteur routier délivré par le ministère de l'emploi).

### **IV - L'acquisition d'expérience :**

Formation + Expérience = Compétence

Une bonne formation est nécessaire mais pas suffisante pour faire un conducteur sûr. L'expérience est irremplaçable. Son acquisition est progressive et n'a pas de limite.

- Quelques solutions pour diminuer le sur-risque :

- apprentissage progressif de la conduite dans le cadre de conduite accompagnée (apprentissage anticipé de la conduite, conduite supervisée, conduite encadrée) ;
- accès progressif à la conduite des motocyclettes puissantes ;
- depuis 2012, obligation de 7 heures de formation à la conduite des motocyclettes légères pour les titulaires de la seule catégorie B du permis de conduire ;
- permis probatoire (6 points au lieu de 12 avec acquisition progressive de points pendant la période probatoire) pendant 3 ans pour les formations traditionnelles et pendant 2 ans pour les formations via l'apprentissage anticipé de la conduite ;
- limitations de vitesses modulées selon les types de routes pendant le délai probatoire (R413-5) ;
- accès progressif aux différentes catégories de permis (avoir le permis B pour accéder au C, C1 ou D et avoir le B, le C ou le D pour accéder respectivement au BE, au C1E, CE, D1E ou DE) ;
- obligation de formation professionnelle pour tous les conducteurs de poids lourds, qu'ils soient de transport public ou privé ;
- pour les titulaires des seuls permis C et EC, être âgés de moins de 21 ans, limitation de la conduite aux véhicules d'un PTAC inférieur ou égal à 7,5 tonnes (Règlement CEE 543/-de Mars 1969). Les titulaires d'un Titre Professionnel (Ex CFP) ou d'un CAP ou BEP conduite et services peuvent conduire dès l'âge de 18 ans des véhicules de plus de 7,5 tonnes de PTAC.

- Quelques conseils pour les conducteurs occasionnels :

Du fait du manque de pratique régulière de la conduite des véhicules lourds ainsi que la méconnaissance des véhicules qui leur sont confiés, les conducteurs occasionnels présentent un risque supplémentaire.

Afin de réduire ce risque particulier, les entreprises de travail temporaire ont l'obligation de fournir des conducteurs titulaires de la FIMO (formation initiale minimale obligatoire) et de la FCO (formation continue obligatoire) à jour (de moins de 5 ans).

Dans le cas de conduite d'un véhicule un peu particulier, le chef d'entreprise devra s'assurer de la capacité du conducteur à utiliser correctement l'outil qui lui sera confié (CACES grue par exemple ou diplôme de transport de matières dangereuses).

## FICHE 19 – LE STATIONNEMENT – LE DEPASSEMENT

### I - L'arrêt :

- Définitions :

Le code de la route définit avec précision l'arrêt :

- C'est l'immobilisation momentanée d'un véhicule, le temps du chargement ou du déchargement de marchandises ou de voyageurs, le conducteur restant à bord ou à proximité.

### II – Le stationnement :

Toute condition d'immobilisation d'un véhicule autre que l'arrêt est un stationnement. Ce qui vient à dire qu'un véhicule en panne ou victime d'une crevaison ne répond pas à la définition de l'arrêt et est réglementairement défini comme un stationnement ;

- La réglementation :

Respecter dans tous les cas les règles générales du stationnement (interdiction, signalisation, obligation).

- Les aires de stationnement :

Il peut exister des zones à stationnement interdit aux poids lourds, notamment en agglomération et signalées par des panneaux. Toutefois, c'est au conducteur de respecter les règles spécifiques à certaines catégories non signalées mais qui doivent être connues des conducteurs professionnels : (matières dangereuses, par exemple : distance à respecter avec un autre véhicule de même nature ou distance par rapport à des lieux habités en fonction de la durée de stationnement : moins de 2 heures, moins de 12 heures ou plus de 12 heures).

**Par sécurité**, pour soi-même et la marchandise, évitez de stationner dans les endroits isolés. Sur autoroute, privilégier les aires avec distribution de carburant plus sécurisées que les aires sans équipement. Les assureurs peuvent refuser d'indemniser les vols commis dans des lieux sans sécurité.

- Les précautions à prendre en fonction des circonstances :

En rase campagne :

- dégager la chaussée et faire attention aux accotements non stabilisés ;
- la nuit, si le stationnement constitue un danger auquel il ne peut être remédié, il faut placer un triangle de présignalisation à 30 mètres au moins de l'obstacle et visible pour le conducteur d'un véhicule venant sur la même voie de circulation à condition que cette action ne constitue pas une mise en danger manifeste pour la vie du conducteur. Si le véhicule en est équipé, mettre les feux de détresse.

En agglomération :

- la nuit, en zone bien éclairée, il n'y a pas d'obligation d'allumer les feux ;
- la nuit, en zone peu éclairée ou mal éclairée, il faut signaler avec les feux de position et les feux de gabarit.
- en toutes circonstances, ne pas masquer la visibilité des autres usagers (panneaux, intersections, sommet de côte etc.)

Lors des chargements et déchargements :

- ne pas stationner en double file, ni s'arrêter ou stationner sur des voies réservées (autobus, tramways, piétons etc.) ;
- utiliser, selon les circonstances (manque de visibilité), le triangle de présignalisation ;
- utiliser avec précaution le hayon élévateur, notamment en position haute (le baliser avec des cônes de Lübeck (cône de chantier)).

### En cas de panne :

- couper les circuits électriques ;
- dégager la chaussée ;
- utiliser le triangle et les feux de détresse si le véhicule en est muni ;
- de nuit assurer la visibilité du véhicule en panne (éclairage).

### En quittant l'arrêt ou le stationnement :

- ne pas oublier que le véhicule lourd est lent au démarrage. Tenir compte de son inertie avant de démarrer pour ne pas gêner les autres usagers ;

- pour les transports en commun de personnes : L'article R412-11 stipule que les autres usagers doivent céder le passage aux véhicules de transport en commun quittant les arrêts signalés comme tels. Il ne s'agit en aucun cas d'une priorité qui leur est accordée.

## **II - Le dépassement :**

### • Les précautions à prendre :

Avant la manœuvre :

- respecter la signalisation ;
- regarder devant (avantage d'une meilleure visibilité) ;
- situation de conduite délicate avec un poids lourd (inertie à l'accélération) ;
- importance de l'espace libre nécessaire ;
- importance de la différence d'allure avec le véhicule dépassé ;
- connaître les possibilités techniques du véhicule ;
- utiliser éventuellement les avertisseurs sonores ou lumineux ;
- sur chaussées à sens unique (2 voies de droite autorisées uniquement)...

Pendant la manœuvre :

- respecter les distances latérales et longitudinales (piétons et 2 roues : 1 mètre en agglomération et 1,50 mètres hors agglomération).

Après le dépassement :

- respecter les distances lors du retour à droite ;
- se rabattre à droite après contrôle du rétroviseur.

Dangers liés aux dépassements :

- accrochage de l'usager dépassé à cause d'une mauvaise appréciation des distances ;
- déport dû au vent (Passage d'une zone abritée à une zone non abritée) ;
- mauvaise appréciation des vitesses et des capacités du véhicule.

### **Conseil très important : Règle de savoir vivre**

Un dépassement entamé avec un écart de vitesse de 2 km/h va durer de 10 à 12 minutes et l'entassement de véhicules à l'arrière peut être de 9 kilomètres en circulation dense : tout ceci pour gagner 1 heure de temps après 45 heures de roulage.

De même avec 5 km/h de différence, le dépassement va durer 5 minutes et il faudrait rouler 18 heures pour gagner 1 heure.

Sans compter l'image de marque négative que ce comportement va générer, il est dangereux d'attaquer un dépassement dans ces conditions

## FICHE 20 - LA REGLEMENTATION SOCIALE EUROPEENNE

### I - Les références réglementaires :

- règlement CE N° 561/2006 du 15 mars 2006 (applicable au 11/04/2007) ;
- directive 2002/15/CE du 11 mars 2002

### II – L'objectif :

Harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestres, en particulier en ce qui concerne le secteur du transport routier, et améliorer les conditions de travail et la sécurité routière.

### III - Le champ d'application :

- Le règlement s'applique au transport routier :
  - de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée excède 3,5 tonnes ;
  - de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage.
- Le règlement s'applique :
  - exclusivement dans la Communauté européenne ;
  - entre la Communauté, la Suisse et les pays partis à l'accord sur l'Espace économique européen ;
  - l'accord européen du 1<sup>er</sup> juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route. (AETR) s'applique, à la place du règlement, aux opérations de transport international effectuées en partie en dehors des zones définies à l'alinéa précédent pour :
    - les véhicules immatriculés dans la Communauté ou dans les pays qui sont parties de l'AETR, pour l'ensemble du trajet ;
    - les véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR, seulement pour la partie du trajet située sur le territoire de l'Union européenne ou de pays qui sont parties à l'AETR.

Le règlement prévoit des exemptions d'application pour certains véhicules en fonction de leur rayon d'action, leur vitesse, leur utilisation par des services des états (armée, police...) etc.

### IV - Les définitions :

- La semaine :  
C'est la période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures.
- La durée de conduite journalière :  
La durée totale de conduite effectuée entre la fin d'un temps de repos journalier et le temps de repos journalier suivant. Éventuellement entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire.  
  
La durée de conduite journalière ne dépasse pas neuf heures. Elle peut toutefois être prolongée jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.
- La durée de conduite hebdomadaire :  
La durée de conduite hebdomadaire accumulée pendant une semaine ne doit pas dépasser 56 heures, ni n'entraîner de dépassement de la durée de travail hebdomadaire définie dans la directive européenne 2002/15/CE.  
  
La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser 90 heures.
- La conduite en équipage :  
Chaque membre d'équipage doit bénéficier d'au moins 9 heures consécutives de repos au cours de chaque période de trente heures.

- Les pauses :

Toute période pendant laquelle le conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer.

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes prise au plus tard à l'issue de la période de 4 h 30 de conduite.

- Les temps de repos journalier :

La partie d'une journée pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps. Ce temps de repos a une durée minimale de onze heures ininterrompues. Ce temps de repos peut aussi être pris en deux tranches, la première d'une durée minimale de trois heures, la seconde d'une durée minimale de neuf heures.

Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'une durée minimale de onze heures.

Si la partie du temps de repos qui tombe dans la période de vingt-quatre heures n'atteint pas onze heures mais dépasse neuf heures, elle est considérée comme un repos journalier réduit.

Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

- Les temps de repos hebdomadaire :

Période hebdomadaire pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps. Cette période de repos a une durée minimale de quarante-cinq heures. Sous certaines conditions la durée du repos hebdomadaire peut être réduite à vingt-quatre heures.

Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins deux repos hebdomadaires normaux (quarante-cinq heures) ou un repos hebdomadaire normal et un repos hebdomadaire réduit (vingt-quatre heures). Dans ce cas, la réduction sera compensée par une période de repos équivalente, prise en une fois, accolée à une période de repos de neuf heures minimum, avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures après le dernier repos hebdomadaire.

Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre des semaines, mais pas dans les deux.

Responsabilité de l'entreprise de transport :

- il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majoration de salaire si une telle rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions au règlement ;

- une entreprise de transport est tenue pour responsable des infractions commises par ses conducteurs même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

- Les moyens de contrôle :

Les forces de police ou de gendarmerie ainsi que les fonctionnaires et agents de l'Etat chargé du contrôle des transports sont habilités à effectuer le contrôle des enregistrements des chronotachygraphes.

(Art L 130-4, L 130-6 et R 130-6 du Code de la route)

## FICHE 21 - LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS L'ECONOMIE FRANCAISE

### I - Le parc :

- Les porteurs :
  - de 5 T à – de 12 T = 76 000 ;
  - de 12 T à – de 16 T = 46 000 ;
  - de 16 T à – de 20 T = 113 000 ;
  - de 20 T à plus = 102 000.
  
- Les autocars et les autobus :
  - 88 000.

Sources : comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA);

### II - Le trafic :

- le transport routier assure 81% du trafic terrestre intérieur (en tonnes-kilomètres) ;
- 71% de ce trafic est réalisé par des entreprises françaises ;
- 29% sont réalisés par des entreprises étrangères (transit pour 17% et échanges pour 12%) ;
- 76% du trafic est réalisé avec des poids lourds par des transporteurs pour le « compte d'autrui » ;
- 14% du trafic est réalisé avec des poids lourds exploités en « compte propre » ;
- 10% du trafic intérieur est réalisé par des véhicules utilitaires légers (PTAC n'excédant pas

3,5 tonnes).

### III - Les transports pour compte propre :

- cette qualification nécessite la réalisation de trois conditions :
  - le véhicule appartient à l'entreprise ou est loué par elle ;
  - les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise (par achat, fabrication, production... ou lui sont confiées à titre provisoire pour transformation, réparation etc.
  - le transport n'est pas l'activité principale de l'entreprise.

L'arrêté du 09 novembre 1999 impose la rédaction d'un document de transport définissant avec précision l'opération de transport : nature, poids ou volume des marchandises, lieu de chargement et de déchargement, date d'expédition ou d'enlèvement, noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire.

### IV - Le transport pour compte d'autrui :

Le transport routier est encadré par la loi d'orientation des transports intérieurs (la « LOTI ») et par le décret du 30 août 1999. Le décret apporte notamment les notions de :

- honorabilité : la profession est interdite aux personnes ayant été condamnées pour certains délits (entraînant interdiction d'exercer une activité commerciale) ou ayant plus d'une condamnation pour des infractions au Code de la route ou au Code du travail) ;
- capacité professionnelle : Elle est attestée par la détention d'une attestation de réussite à un examen écrit de capacité professionnelle ;
- capacité financière : Cette condition est satisfaite lorsque l'entreprise dispose de capitaux propres et de réserves ou de garanties d'un montant variable en fonction du nombre des véhicules et de leur PTAC. A titre d'exemple, 900 euros par véhicule n'excédant pas 3,5 T. de PTAC et 9 000 euros pour le premier véhicule de plus de 3,5 T. de PTAC et 5 000 euros pour chaque véhicule supplémentaire.

**I - Références :**

- loi n° 82 – 1153 du 30/12/1982 (LOTI).

**II - Les institutions consultatives :**

- Le Conseil National des Transports :
  - il est composé de représentants :
    - du Parlement et des collectivités territoriales ;
    - des entreprises qui participent aux opérations de transport ;
    - des syndicats représentatifs au plan national des salariés des transports;
    - des différentes catégories d'usagers ;
    - de l'Etat ;
    - de personnalités désignées en raison de leur compétence.
  
- Les Comités Régionaux des Transports :
  - ils sont composés de :
    - représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport ;
    - représentants de leurs salariés ;
    - représentants de différentes catégories d'usagers ;
    - représentants de l'Etat ;
    - personnalités désignées en raison de leur compétence.
  
- Les institutions administratives :
  - le ministère chargé des transports :
    - la direction des transports terrestres ;
    - le conseil national des transports.
  
  - les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement :
    - gestion des registres des transporteurs et des loueurs :
      - inscription/radiation des transporteurs et loueurs de ces registres.
    - contrôle des entreprises de transport :
      - contrôles routiers :
        - respect des masses maximales (PTAC/PTRA) ;
        - respect des temps de conduite et de repos.
  
  - l'inspection du travail et des transports, et services de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes :
    - conditions d'accès à la profession, conditions de travail, situation du parc au regard des visites techniques, prix pratiqués ...

## **FICHE 23 - TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS : INFRACTIONS ET SANCTIONS**

### **I - Les références réglementaires :**

- règlement CE N° 561/2006 du 15 mars 2006 (applicable au 11/04/2007) ;
- directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 ;
- code de la route.

### **II - Les infractions au code de la route :**

- en règle générale, c'est le conducteur qui est responsable des infractions au code de la route (vitesse, non-respect d'une obligation/interdiction) ;
- dans le cadre du non-respect des limitations de vitesse, ou de la surcharge, la responsabilité de l'entreprise, voire du donneur d'ordre, peut être recherchée. (R 121-1 et R 121-5) ;
- la surcharge est sanctionnée par l'amende prévue pour les contraventions de la 4<sup>ème</sup> classe. Elle peut entraîner l'immobilisation du véhicule (surcharge > à 5%). Si la surcharge est > à 20%, elle est sanctionnée par l'amende prévue pour les contraventions de la 5<sup>ème</sup> classe ;
- le non-respect des limitations de vitesse peut être constaté, notamment, par lecture des enregistrements du chronotachygraphe, dans le cas d'une constatation immédiate. Les enregistrements du chronotachygraphe ne sont pas utilisés pour verbaliser, à posteriori, les dépassements de vitesse. (Circulaire du 28 août 1992 – JO du 29 août)

- avec accident (corporel) :

- les feuilles d'enregistrement (disques, ticket imprimés) doivent être saisis et joints aux constatations effectuées.

### **III - Les infractions à la réglementation sur les temps de conduite :**

- les défaillances d'équipement sont de la responsabilité du propriétaire du véhicule ;
- les infractions relatives au non-respect des temps de conduite, de pause et de repos journaliers et/ou hebdomadaire sont de la responsabilité du conducteur s'il a agi de son propre chef. C'est à l'entreprise d'apporter la preuve que le conducteur a été régulièrement informé de l'obligation de respecter la réglementation ;

Ces infractions peuvent donner lieu à immobilisation du véhicule. Cette immobilisation dure le temps nécessaire au respect des temps de repos réglementaires.

- l'utilisation correcte du chronotachygraphe et des éléments qui y sont liés (carte de conducteur, disque...) sont de la responsabilité du conducteur.

Si l'infraction commise ne permet pas de vérifier le respect de la réglementation sur les temps de conduite, le véhicule peut être immobilisé.

- la falsification des documents ou la modification/détérioration des dispositifs d'enregistrement est punie d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 30 000 euros.

- le fait de conduire un véhicule sans carte de conducteur insérée dans le chronotachygraphe ou avec une carte n'appartenant pas au conducteur est puni d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 3 750 euros.



## FICHE 24 - LES TRANSPORTS EN COMMUN DE PERSONNES DANS L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

### I - Références :

- le ministère en charge des transports, transports collectifs.

### II - Le parc :

Rappel : On définit un véhicule de transport en commun de personnes comme comportant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur. On distingue l'autobus de l'autocar, le premier étant exclusivement destiné à être exploité à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, le second étant destiné au transport de personnes assises.

- Les autocars et les autobus :
  - en 2012, représentent 88 000 véhicules du parc routier ;
  - près de 34% effectuent des liaisons régulières ;
  - près de 31% assurent le ramassage scolaire ;
  - près de 31% effectuent des trajets occasionnels ;
  - environ 4% assurent le transport des personnels d'entreprise (activité en baisse continue) ;

### II - Le trafic :

- Les autocars :
  - 1 293 Millions de Km parcourus (en charge) :
    - 498 000 Km pour les transports occasionnels ;
    - 491 000 Km pour les transports réguliers ;
    - 245 000 Km pour les transports scolaires.
  - 1 224 Millions de passagers transportés.
- Les autobus :
  - leur utilisation concerne 3 millions de voyageurs par an dont 1 million en Ile de France.

- Les entreprises :

La profession est composée essentiellement de petites et moyennes entreprises de droit privé :

- 80% d'entre-elles emploient moins de vingt personnes ;
- Trois grands groupes exploitent 40% des bus et des cars (hors RATP). Ce sont KEOLIS (Sncf

Cariante), CONNEX (Véolia Environnement) et TRANSDEV (Caisse des Dépôts).

Fréquemment, les collectivités locales constituent des sociétés d'économie mixte avec de grandes sociétés de transport en commun. Le domaine d'activité de ces sociétés d'économie mixte est limité par le Code général des collectivités territoriales. Il s'agit de services publics à caractère commercial.

D'une manière générale, on peut constater (cf. parc et trafic) que l'activité de transport en commun de personnes est très dépendante des pouvoirs publics : ramassage scolaire, lignes régulières souvent subventionnées etc.).

## FICHE 25 - LES GESTES ELEMENTAIRES DE SURVIE

### I - Références :

- code pénal art. 223-6 ;
- code de la route art. R 231-1.

### II - Les gestes d'urgence :

#### • Protéger :

C'est signaler le lieu de l'accident pour éviter le « sur-accident » :

- triangle de présignalisation ;
- feux de détresse ;
- si possible, de nuit, éclairage de la zone d'accident ;
- port d'un gilet à bandes réfléchissantes ;
- si vous n'avez pas de compétences particulières et qu'il y a déjà des véhicules arrêtés, ne pas encombrer, poursuivre sa route.

#### • Alerter :

C'est prévenir rapidement les secours :

- alerter ou faire alerter la Police ou la Gendarmerie ;
- utilisation possible d'un téléphone portable : n° d'urgence = 112 ;
- si le réseau en est équipé, appeler d'une borne de secours : meilleure localisation de l'appel, donc

de l'accident ;

- préparer son message :
  - lieu exact ;
  - nombre de véhicules/de victimes ;
  - blessés conscients/inconscients/incarcérés...
  - ne jamais interrompre la communication de sa propre initiative, se conformer avec

précision aux instructions.

#### • Secourir :

C'est apporter de l'aide aux blessés. On a longtemps pensé (et dit) qu'il valait mieux ne rien faire que de faire un geste inapproprié. Il y a toutefois des gestes simples qui peuvent être vitaux :

- parler à un blessé, le réconforter ;
- éventuellement le couvrir.

Certains gestes peuvent être inutiles voire extrêmement dangereux :

- donner à boire à un blessé ;
- le déplacer (sauf urgence extrême comme un incendie) ;
- enlever le casque d'un motard.

Deux cas d'extrême urgence peuvent nécessiter une intervention, même peu compétente.

L'asphyxie :

- les causes de l'asphyxie :
  - elle peut être provoquée par une obstruction des voies respiratoires : corps étranger, vomissement, sang, langue...
  - elle peut être due à une atteinte osseuse (fracture des côtes) ;
  - elle peut être due à une atteinte musculaire ou neurologie.
- les signes de l'asphyxie :
  - victime inconsciente, ne répond pas, ne semble pas voir ;
  - pas de réaction au pincement ;
  - pas de mouvements du thorax ou de l'abdomen ;
  - pas d'haleine perçue ;
  - coloration anormale de la peau.

- conduite à tenir :
  - alerte immédiate en demandant des secours appropriés ;
  - dégager les voies respiratoires si elles sont obstruées ;
  - a défaut de reprise de la ventilation naturelle, pratiquer une ventilation forcée en utilisant le bouche à bouche ou le bouche à nez. Cette ventilation doit se poursuivre jusqu'à l'arrivée des secours.

L'hémorragie :

- conduite à tenir :
  - arrêter le saignement soit en appuyant directement sur la plaie soit en posant un pansement compressif large (cravate, foulard, bas...) soit en comprimant une artère en amont de la plaie (garrot) ;
  - noter l'heure de pose du pansement ou du garrot ;
  - informer les secours de l'heure de mise en place du pansement ou du garrot.

### III - Les obligations :

- Porter secours :

- obligation qui découle de l'application de l'article 223-6 du Code pénal, même sans implication dans l'accident.

« Quiconque pouvant empêcher par son action immédiate, sans risque pour lui ou pour les tiers, soit un crime, soit un délit contre l'intégrité corporelle de la personne s'abstient volontairement de le faire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende.

Sera puni des mêmes peines quiconque s'abstient volontairement de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ou pour les tiers, il pouvait lui prêter soit par son action personnelle, soit en provoquant un secours. »

- Permettre son identification :

C'est l'obligation pour tout usager de la route impliqué dans un accident de s'arrêter. (art. R. 231-1 du Code de la route).

« Tout conducteur ou tout usager de la route impliqué dans un accident de la circulation doit :

- s'arrêter aussitôt que cela lui est possible, sans créer un danger pour la circulation ;
- lorsque l'accident n'a provoqué que des dégâts matériels, communiquer son identité et son adresse à toute personne impliquée dans l'accident ;
- si une ou plusieurs personnes ont été blessées ou tuées dans l'accident :
  - avertir ou faire avertir les services de police ou de gendarmerie ;
  - communiquer à ceux-ci ou à toute personne impliquée dans l'accident son identité et son adresse ;
  - éviter, dans toute la mesure compatible avec la sécurité de la circulation, la modification de l'état des lieux et la disparition des traces susceptibles d'être utilisées pour établir les responsabilités. ».

**I - Références réglementaires :**

- code de la route art. R 312 – 4 ;
- règlement européen n° 3118 – 93 ;
- règlement européen n° 881 – 92 ?

**II - Les Transports Combinés :**

• Définition :

C'est le transport d'unités de charges carrossées (boîtes) ou d'unités de transport public utilisant au moins deux modes de transports différents :

- rail et route ;
- voies navigables et route ;
- mer et route.

• Les différents types de transport combiné :

- transport terrestre de conteneurs maritimes ;
- transport de « boîtes » ;
- transport, par voie ferroviaire d'éléments de véhicules ou de véhicules complets.

• Les avantages du transport combiné :

- économie d'énergie, moindre pollution : le transport par voie maritime ou fluviale, le transport ferré permettent des économies importantes par rapport à la masse transportée par route ;
- la partie du transport effectuée par route apporte de la souplesse aux transports maritimes, fluviaux et ferroviaire ;
- la diminution du trafic routier amène un gain en sécurité et une diminution des nuisances ;
- le conditionnement en conteneurs ou en boîtes limite les risques de vols et de dégradations ;
- la manutention peut plus facilement être mécanisée, d'où une diminution de la pénibilité et des risques qui sont liés à cette activité.

• Les inconvénients et les limites :

- nécessité de disposer de véhicules spécialement équipés à cet usage => investissement spécifique ;
- ne convient qu'à des volumes/quantités assez importants : diviser le contenu d'un conteneur entre plusieurs destinataires limite l'intérêt du système.
- parfois inadapté aux chargements encombrants : le gabarit des tunnels ferroviaires, notamment, représente un frein non négligeable au développement du combiné rail-route.
- le transport combiné pose le problème du retour des boîtes ou conteneurs vides, il est difficile d'imaginer des échanges totalement équilibrés : qui assume le coût des retours ?

**III - Le cabotage :**

• Définition :

Selon le règlement CEE n° 3118-93, ce que l'on appelle communément le cabotage est une opération de transport routier de marchandises à l'intérieur d'un Etat membre de l'UE par un transporteur non-résident de cet Etat :

- est admis à effectuer des transports nationaux, dans un Etat de l'UE où il n'a ni établissement ni siège, tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire de la licence communautaire prévue au règlement (CEE n° 881/92) ;
- la Commission européenne a adopté en 2004, une communication interprétative, sur le caractère temporaire du cabotage routier dans le transport de marchandises qui reprend les critères de la jurisprudence communautaire (la durée, la fréquence, la continuité et la périodicité de la prestation de service) ;
- le transporteur est tenu de respecter, au minimum, les règles sociales en vigueur dans l'Etat où s'effectue le transport.

- Les avantages :
  - éviter les déplacements « à vide », donc limiter le trafic et les nuisances improductives ;
  - renforcer la concurrence à l'intérieur de la communauté.
  
- Inconvénients :
  - risques de concurrence déloyale selon les contraintes locales ;
  - difficultés d'harmonisation des règles, donc risque de régression des conditions de sécurité ;
  - difficultés d'harmonisation des règles techniques (charge/essieu, vitesses etc.).

### **I - La sécurité primaire :**

- Définition :

Également appelée sécurité « active » elle a pour objectif d'éviter l'accident en facilitant la tâche du conducteur, parfois aussi en limitant ses possibilités de prises de risque (vitesse notamment).

- au niveau du véhicule :

- amélioration de la visibilité (pare brise de grande dimension, suppression/réduction des angles morts, rétroviseurs dégivrés, multiplication des rétroviseurs... ;
- amélioration de l'éclairage et de la signalisation (dispositifs réfléchissants, feux de brouillard avant, arrière) ;
- amélioration des dispositifs de freinage (ABS, ralentisseurs... ) ;
- limitation des performances (limiteurs de vitesse) ;
- assistances à la conduite et confort du conducteur (boîtes de vitesses automatiques ou semi-automatiques, insonorisation, climatisation... ) ;
- renforcement des contrôles techniques ;
- rlateurs de vitesses adaptatifs (respect des distances de sécurité).

- au niveau du conducteur :

- formation accrue (FIMO, FCO) ;
- sensibilisation à la sécurité routière ;
- permis à points ;
- lutte contre l'alcool au volant ;
- responsabilisation des entreprises et des donneurs d'ordres pour le respect des temps de conduite.

- au niveau des infrastructures :

- aménagement des carrefours, des routes et autoroutes ;
- amélioration des aires de services/de repos ;
- amélioration de l'information de trafic ;
- zones d'arrêt de détresse dans les descentes.

### **II - La sécurité secondaire :**

- Définition :

Également appelée sécurité « passive » elle a pour objectif de limiter les conséquences immédiates de l'accident (protection des occupants/des tiers contre les chocs).

- au niveau du véhicule :

- amélioration des structures des véhicules pour les rendre moins agressifs pour les autres véhicules (VL notamment) ;
- installation de moyens de retenue adaptés (ceintures de sécurité) ;
- habitacles étudiés pour être moins agressifs (pour le conducteur).

- au niveau des infrastructures :

- glissières de sécurité pour protéger des obstacles latéraux (arbres, rochers, ravins...).

### **III - La sécurité tertiaire :**

- Définition :

Elle a pour objectif de faciliter les secours, d'améliorer leur efficacité.

- au niveau du véhicule :

- carrosseries prévues pour faciliter l'extraction des occupants ;
- localisation du véhicule par GPS et déclenchement d'alerte automatisée en cas d'accident ;

- au niveau des infrastructures :
  - installation de bornes d'appel le long des itinéraires principaux ;
  - moyens d'intervention rapide en nombre suffisant et adaptés (ambulances, hélicoptères, équipes médicales d'urgence) ;
  - sensibilisation des usagers de la route au comportement à adopter.

## FICHE 28 - LE CHRONOTACHYGRAPHE

### I - Références réglementaires :

- règlement CE n° 381/2006 (temps de conduite) ;
- règlement CE n° 3821/85 (appareils de contrôle) ;
- code de la route art. R 317-2.

### II - Rôle du chronotachygraphe :

Selon l'article n° R 317-2 du code de la route, l'appareil de contrôle (chronotachygraphe) doit permettre l'enregistrement des paramètres suivants :

- distance parcourue par le véhicule ;
- temps de conduite ou autre temps de travail effectif en dehors de la conduite ;
- autre temps de présence au travail ;
- interruption de travail et temps de repos journaliers ;
- ouverture du boîtier contenant la feuille d'enregistrement.

### III - Le principe de fonctionnement :

- l'appareil est étalonné en fonction des caractéristiques précises du véhicule en fonction de trois données définies par le règlement :

- la constante de l'appareil de contrôle (en tours/kilomètre ou en impulsions/kilomètre) ;
- le coefficient caractéristique du véhicule (exprimé dans les mêmes unités.) ;
- la circonférence effective des pneus des roues.

- l'appareil est en permanence alimenté en courant électrique par un circuit indépendant. Il enregistre automatiquement tous les déplacements et leurs caractéristiques : vitesse, temps, distances ;

- le conducteur actionne le sélecteur d'activité (conduite, autre temps de travail, attentes, repos.).

### IV - Le chronotachygraphe analogique :

- c'est l'appareil à disque d'enregistrement, il reste utilisable mais ne peut plus équiper de véhicule neuf.

### V - Le chronotachygraphe numérique :

- obligatoire sur tous les véhicules concernés par le règlement CE 561/2006 mis en circulation depuis le 1<sup>er</sup> mai 2006. Les véhicules mis en circulation à/c du 01/01/1996 devront progressivement s'équiper.

### VI - L'utilisation par le conducteur/l'entreprise :

#### • Le conducteur :

- doit être titulaire d'une carte délivrée par un organisme titulaire d'une délégation de service public (Chronoservices 75015 PARIS) ;

- à la prise de service, il introduit sa carte dans le chronotachygraphe du véhicule pour ne la retirer qu'à la fin de son service. En cas de changement de véhicule, le conducteur édite un ticket de données qu'il complète manuellement.

#### • L'entreprise :

- prend en charge le coût de la carte du conducteur (Décret n° 2006-303 du 10 mars 2006) ;

- conserve les données pendant un délai minimum de douze mois à compter de l'enregistrement.

### VI - Les contrôles :

- sur route, les contrôles sur route portent sur les éléments suivants :

- durée de conduite, pauses, repos journalier et hebdomadaire ;
- dépassement de la vitesse limitée par construction ;
- vitesse instantanée (limitée aux dernières vingt-quatre heures) ;
- fonctionnement correct de l'appareil (manipulation de l'appareil, de la carte...).

- dans les locaux de l'entreprise, en plus des éléments contrôlés sur route :

- les temps de repos hebdomadaires, les durées de conduite entre ces temps de repos ;
- le respect des durées cumulées sur deux semaines ;
- les feuilles d'enregistrement, les données et leurs copies papier.



## **VII - Les pannes de l'appareil :**

- la réparation incombe à l'employeur qui doit faire réparer dès que possible dans un atelier agréé ;
- si le retour au siège de l'entreprise ne permet la remise en état dans un délai n'excédant pas une semaine, la réparation doit être effectuée en cours de route.
- pendant l'indisponibilité de l'appareil, le conducteur doit enregistrer manuellement toutes informations relatives à ses activités.

## FICHE 29 - L'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER

### I - Références réglementaires :

- règlement européen n° 881 – 92 du 26/03/1992 ;
- décret n°99-752 du 30 août 1999.

### II - Les conditions d'accès :

Outre l'inscription au registre du commerce et des sociétés, une entreprise de transport routier de marchandises (ou de location de véhicules industriels avec conducteur) doit être inscrite au registre des transporteurs et des loueurs de la région où elle a son siège.

- l'inscription au registre des transporteurs et des loueurs est soumise à des conditions :

#### • L'honorabilité professionnelle :

Cette clause concerne le(s) dirigeant(s) de l'entreprise ; le chef d'entreprise individuelle, le gérant de la société le cas échéant, la personne physique qui assure la direction permanente de l'activité.

- pour que cette condition soit remplie, il ne faut pas qu'une des personnes concernées ait été condamnée ;

- à une peine inscrite au bulletin n° 2 de son casier judiciaire et qui entraîne une interdiction d'exercer une activité industrielle ou commerciale ;

- à plus d'une peine pour un délit prévu au code de la route ou au code du travail ou à l'ordonnance du 23 décembre 1958 (réglementation des temps de travail dans les transports) ;

- une personne résidant en France depuis moins de 5 ans et dont l'Etat de résidence précédent appartient à l'UE devra apporter la preuve qu'elle satisfait à la condition d'honorabilité dans son Etat d'origine ;

- une personne résidant en France depuis moins de 5 ans et dont l'Etat de résidence précédent n'appartient pas à l'UE ne devra pas avoir été condamnée dans son Etat d'origine à des délits comparables :

#### • La capacité financière :

L'entreprise doit disposer de capitaux propres et de réserves ou de garanties d'un montant total au moins égal à :

- 900 euros par véhicule n'excédant pas 3,5 tonnes de PTAC ;

- 9 000 euros pour le premier véhicule d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes ;

- 5 000 euros pour chaque véhicule supplémentaire ;

- les véhicules pris en compte sont ceux que possède l'entreprise, ceux qui font l'objet d'un contrat de crédit-bail et ceux que l'entreprise prend en location, avec ou sans conducteur.

#### • La capacité professionnelle :

Le dirigeant, personne physique, qui assure la direction permanente et effective de l'activité doit être titulaire d'une attestation de capacité professionnelle.

Si l'entreprise n'exploite que des véhicules d'un PTAC n'excédant pas 3,5 tonnes, il sera demandé au dirigeant un justificatif de capacité professionnelle délivré à l'issue d'un stage organisé par un organisme de formation habilité par le Préfet de région.

#### • L'inscription au registre, licences de transport :

L'entreprise qui satisfait aux conditions d'exercice de la profession est inscrite sur sa demande au registre des transporteurs et des loueurs, registre tenu par le Préfet de région.

Elle doit notamment déclarer l'ensemble de ses établissements.

- le Préfet délivre selon les cas :

- une licence communautaire pour les véhicules dont le poids maximum autorisé dépasse 6 tonnes et dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, dépasse 3,5 tonnes ;

- une licence de transport intérieur lorsque les véhicules n'excèdent pas une des limites ;

- la licence est délivrée pour une durée de cinq ans et est accompagnée d'autant de copies qu'il y a de véhicules.

## FICHE 30 - CONDITIONS DE CIRCULATION DES VEHICULES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SUR LE PLAN NATIONAL ET DANS LA CEE

### I - Références réglementaires :

- règlement CE N° 1360/2002 ;
- règlement CE N°561 du 15 mars 2006.

La réglementation de circulation varie suivant les pays. Cette réglementation concerne les membres d'équipage, les véhicules et l'assurance responsabilité civile automobile.

### II - Les conditions des membres d'équipage :

Dans un but de sécurité routière, les temps de conduite et de repos des membres d'équipage font l'objet d'une réglementation. Cette réglementation est variable selon les pays, sauf en cas d'accord internationaux.

### III - La circulation dans un pays de l'UE :

Le règlement CE N°561 du 15 mars 2006, entré en vigueur à compter du 11 avril 2007, harmonise les dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route. Ces dispositions s'appliquent aux transports à l'intérieur de la communauté, mais aussi entre la communauté et la SUISSE et les pays parties à l'accord sur l'Espace Economique Européen.

- cette réglementation fixe :
  - l'âge minimum du conducteur ;
  - les durées maximales de conduite ;
  - les périodes minimales de repos.

Le règlement CE N°2135/98 du 24 septembre 1998, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2006, instaure un nouveau dispositif de contrôle (chronotachygraphe numérique), auquel doivent se soumettre les membres d'équipage.

### IV - La circulation dans un pays signataire de l'AETR :

(Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route).

Les dispositions du règlement CE N°561 du 15 mars 2006 préconisent leur élargissement aux pays signataire de l'AETR au plus tôt.

Pour l'heure, dans un pays signataire de l'AETR, les membres d'équipage doivent présenter les disques de la semaine en cours ainsi que celui du dernier jour de la semaine précédente.

### V - La circulation dans un pays sans accord :

Il convient de se renseigner dans chaque cas auprès des organisations professionnelles ;

Les conducteurs doivent en outre continuer d'utiliser le chronotachygraphe.

### V - La circulation des véhicules :

Les éléments juridiques fondamentaux sur la liberté de circulation figurent dans la convention sur la circulation routière de 1968, amendée en 1993 et 2006.

La convention internationale relative à la circulation automobile (Paris le 24.04.1926) et la convention sur la circulation routière (Genève le 19.09.1949) prévoient certaines normes techniques et la reconnaissance des permis de circulation.

### VI - La signalisation et l'équipement des véhicules :

Les textes ci-dessus constituent le socle commun de référence et édictent certaines dispositions d'ordre général liées à la circulation mais aussi au freinage, aux feux et dispositifs réfléchissants, aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules ...

Pour exemple, depuis le 1<sup>er</sup> avril 2006, tous les véhicules à moteur ou remorqués de plus de 6 tonnes doivent être équipés, à l'arrière, d'un nouveau dispositif de signalisation, des plaques rouges et jaunes rétro réfléchissantes qui doivent obéir à des règles de positionnement et de dimensions précises.

- **Poids et dimensions :**

En ce qui concerne l'UE une directive fixe les normes de poids et de dimensions des véhicules en trafic intra-communautaire. Directive 96/53 du 25 juillet 1996

- **Assurance**

Certaines compagnies d'assurance peuvent limiter la responsabilité civile au territoire national. Dans ce cas, le transporteur devra demander un avenant d'extension de garantie pour le ou les pays où il est appelé à circuler. Son assureur lui délivre une carte internationale d'assurance dite « carte verte », valable dans de nombreux pays.

## FICHE 31 - EVOLUTIONS DES VEHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES

### I - Sur le plan mécanique :

- Les moteurs :

La « course à la puissance » des années 1980 – 2000 tend à se ralentir avec une stabilisation des puissances installées. Les efforts portent actuellement sur une réduction des coûts d'exploitation et une pollution moindre.

Pour atteindre ces objectifs, les motoristes ont engagé un processus que l'on baptise « downsizing ». C'est la tendance, que l'on retrouve en automobile légère, à rechercher la même puissance avec des moteurs de cylindrée inférieure.

- les avantages sont :

- masse inférieure, donc poids à vide inférieur ;
- consommation moindre ;
- pollution limitée.

- pour y parvenir, les progrès ont porté sur :

- la suralimentation ;
- la gestion électronique de l'injection ;
- l'injection à haute pression : rampe commune ou injecteurs pompes.

- Les boîtes de vitesses :

Pour exploiter les moteurs dans les plages de régime les plus favorables et pour réduire la fatigue des conducteurs, la tendance est à la généralisation des boîtes de vitesses automatiques ou semi-automatiques.

Un calculateur décide, en fonction de différents paramètres (régime moteur, position de l'accélérateur...) le rapport à utiliser. Ensuite, soit il le sélectionne automatiquement soit il suggère son choix au conducteur qui peut l'accepter ou le refuser.

L'intérêt de laisser le choix au conducteur tient à la capacité de celui-ci d'anticiper sur le profil de la route, ce dont le calculateur est incapable.

- Les freins :

Au cours des dernières années, les freins à disques se sont généralisés sur les véhicules lourds.

- leurs principaux avantages :

- efficacité, surtout à vitesse élevée ;
- résistance à l'échauffement ;
- stabilité directionnelle ;
- longévité des pneumatiques du fait du moindre échauffement de la jante ;
- facilité d'entretien ;
- coûts d'utilisation modérés.

La réglementation a imposé, progressivement, l'implantation de dispositifs antiblocage.

- Les suspensions :

- les suspensions pneumatiques se généralisent du fait de leurs avantages :

- protection des matériels et des marchandises transportées ;
- confort des passagers, (transports en commun) ;
- meilleure tenue de route et meilleur freinage du fait d'une meilleure adhérence ;
- manœuvres facilitées (attelage/dételage, mise à hauteur à quai...).

- Les châssis, carrosserie équipements :

L'utilisation de matériaux légers a permis un accroissement des charges utiles par abaissement de la masse à vide.

Les carrosseries, à l'aérodynamique mieux conçue, participent à la réduction des consommations.

Les assistances à la conduite et les éléments de confort se multiplient tant pour les conducteurs que pour les passagers.

## II - Sur le plan réglementaire :

- articles R 312-1 du code de la route et suivants.

- Les normes dimensionnelles :

- elles ont été adaptées pour permettre aux entreprises de transport de faire évoluer leurs parcs vers des véhicules plus adaptés aux contraintes actuelles :

- allongement des autocars, des trains routiers ;
- extension de la largeur des transports sous température dirigée.

- Les normes de masses :

- elles visent à favoriser l'évolution du parc vers plus de sécurité et vers les transports combinés :

- masse maxi autorisée majorée lors de l'installation d'un dispositif ralentisseur ;
- masse maxi majorée (44 T au lieu de 40) pour les transports combinés.

**I - Les différents critères :**

- longueur ;
- largeur ;
- hauteur ;
- porte à faux avant et arrière.

**II - La prise en compte :**

Avant de prendre la route, le conducteur doit connaître les caractéristiques de son véhicule et notamment les critères énumérés ci-dessus.

**III - Les précautions à prendre en circulation :**

- Les virages et routes sinueuses :
  - circuler à droite dans la mesure du possible avec possibilité d'évoluer à l'intérieur de la voie pour réaliser la trajectoire ;
  - utiliser éventuellement les aires de dégagement pour faciliter le dépassement.
- Le croisement :
  - surveiller les espacements ;
  - serrer à droite ;
  - céder éventuellement le passage.
- En ligne droite :
  - circuler sur la voie de droite ;
  - garder une distance longitudinale de sécurité.
- En intersection :
  - utiliser la voie de droite sauf réglementation contraire.
- Sens giratoire et rond-point :
  - utiliser de préférence la voie de droite à l'intérieur du sens giratoire ou du rond-point (angle mort).
- Les changements de direction :
  - adapter l'allure et la trajectoire en fonction du gabarit du véhicule ;
  - assurer un contrôle permanent à l'avant et à l'arrière (porte à faux).
- Dépassement :
  - changer progressivement de file ;
  - conserver un espace longitudinal approprié ;
  - conserver un espace latéral de sécurité ;
  - se rabattre sans perturber l'allure ou la trajectoire du véhicule dépassé ;
  - laisser un intervalle de 50 m si l'on suit à la même vitesse un autre véhicule poids lourd ou un ensemble de plus de 7 m de long afin de faciliter son dépassement par les autres usagers.
- Les franchissements de ponts, tunnels, passages à niveau, ouvrages d'art, passages étroits et difficiles :
  - le conducteur doit choisir son itinéraire en fonction du gabarit de son véhicule ;
  - en cas de passage étroit ou hauteur limitée, il doit ralentir, voire s'arrêter pour vérifier si le franchissement est possible.
  - certaines chaussées sont bordées de plantations d'arbres dont certains sont inclinés. Le conducteur doit alors ralentir. Si une modification de trajectoire s'impose, il doit en tenir compte lors des croisements avec les autres usagers. C'est à lui de faire cet effort et non à l'autre usager.

- Le stationnement :
  - respecter la signalisation ;
  - en toutes circonstances, ne pas masquer la visibilité des autres usagers, notamment à l'approche d'intersections ;
  - en rase campagne, faire attention aux accotements non stabilisés.
- En cas de panne :
  - utiliser le triangle de présignalisation et les feux de détresse ;
  - de nuit, assurer la visibilité du véhicule ;
  - dans la mesure du possible, dégager la chaussée.
- Lors des chargements et des déchargements :
  - ne pas stationner en double file, ni sur les voies réservées ;
  - utiliser selon les circonstances le triangle de présignalisation.
- En présence d'un véhicule de transport en commun :
  - être très attentif lors de la descente et la montée des voyageurs ;
  - lorsqu'il s'agit de transport d'enfants, utiliser les feux de détresse.

#### **IV - Les précautions à prendre hors circulation :**

- ne jamais sortir d'une entrée privée en marche arrière à moins qu'il n'y ait une personne compétente pour guider de l'extérieur ;
- pour éviter un accident au cours d'une marche arrière, examiner parfaitement la situation avant d'effectuer la manœuvre : vérifier la chaussée, la présence d'objets fixes, de piétons ...
- vérifier le dégagement en hauteur et noter tout ce qui peut gêner le passage ;
- vérifier le dégagement latéral en notant la largeur du véhicule par rapport à l'espace dans lequel on veut l'engager.

Dès que la situation a été examinée, s'installer au poste de conduite et reculer sans attendre avant que la situation ne change :

- reculer lentement car un véhicule est plus difficile à conduire en marche arrière. En circulant à vitesse lente, on gardera toujours une parfaite maîtrise
- utiliser les deux rétroviseurs au cours de la manœuvre. Si l'on a un doute, ne pas hésiter descendre pour aller voir la situation à l'arrière du véhicule.
- si on a recours à un guide : choisir une personne compétente de l'entreprise.



## FICHE 33 - LA SECURITE PAR LA FORMATION ET L'ORGANISATION

### I – La sécurité par la formation :

La sécurité est un atout pour l'entreprise, un bon élément pour sa publicité : elle valorise l'image de l'entreprise de transport et des métiers du transport.

La prévention des accidents se révèle bien moins coûteuse que la réparation humaine ou matérielle des accidents. Bien souvent pourtant, la recherche de compétitivité a tendance à s'effectuer au détriment du respect des mesures de sécurité.

La formation est un moyen de sensibiliser, de convaincre et d'apprendre les comportements à adopter.

La sécurité est l'affaire de tous dans l'entreprise.

- L'amélioration de la formation des conducteurs résulte de trois types d'actions :

La réforme des permis du groupe lourd, en application depuis le 01/07/1990 concourt à une politique préventive en ce domaine par :

- la séparation des permis voyageurs et marchandises,
- la suppression des équivalences de permis de conduire,
- l'intégration dans l'examen d'un questionnaire oral comportant un volet sécurité et un volet mécanique,
- l'instauration d'un livret d'apprentissage conforme au Référentiel pour l'Education à une Mobilité Citoyenne (REMC) et à l'institution d'un suivi d'enseignement dans les auto-écoles.

- Concernant la formation initiale :

- celle-ci est dispensée sous deux formes :
  - une formation « longue » diplômante en vue de l'obtention d'un CAP et/ou BEP délivrés par l'Education Nationale ou un TP (titre professionnel) délivré par le ministère du Travail et de l'Emploi ;
  - une formation « courte » qualifiante en vue de l'obtention d'un permis de conduire + le suivi de la Formation Initiale Minimale Obligatoire, celle-ci n'étant applicable dans un premier qu'aux seuls futurs conducteurs du transport pour compte d'autrui.

La loi du 6 février 1998 généralise la formation obligatoire à tous les conducteurs professionnels :

- salariés ou non salariés ;
- travaillant dans le transport pour compte d'autrui ou compte propre ;
- conduisant des véhicules affectés au transport de marchandises et de voyageurs.

Le décret du 8 novembre 2004 a mis en application la généralisation imposée par la loi de 1998.

Durant ces 6 années, certaines branches professionnelles ont signé des accords créant ainsi leur propre FIMO pour les conducteurs de leur secteur d'activité.

La FIMO concerne tout demandeur d'emploi ou salarié souhaitant occuper un emploi de conducteur. Cette formation, d'une durée de 4 semaines est dispensée par des centres de formation agréés par le ministère des transports.

- Concernant la formation continue :

- obligation de suivre la Formation Continue Obligatoire (FCO).

Depuis novembre 2004, toutes les entreprises du secteur transport pour compte d'autrui ou compte propre de marchandises ou de voyageurs ont l'obligation de faire suivre à leurs conducteurs la FCO. Cette formation doit être renouvelée tous les 5 ans, sa durée étant fixée d'une manière générale à 3 jours.

Les transports de matières dangereuses sont, quant à eux réglementés par l'ADR (accords internationaux pour le transport de matière dangereuses par la route : Accord Dangerous Road). Cette réglementation prévoit des formations spécifiques et obligatoires pour les conducteurs en fonctions du produit transporté.

Par ailleurs toute entreprise amenée à transporter des matières dangereuses doit avoir un référent en matière de sécurité, le conseiller en sécurité.

Enfin, compte tenu des nombreux accidents du travail dans le transport et des spécificités au niveau de la manutention des marchandises, les caisses d'assurance maladie recommandent les formation à la conduite d'engins (CACES), pour ce qui concerne, par exemple, les grues auxiliaires de chargement, les chariots élévateurs, ...

**Les chefs d'entreprise et cadres dirigeants doivent être responsabilisés en matière de sécurité.**

## **II – La sécurité par l'organisation :**

L'inobservation des règles de sécurité est une cause importante des accidents. Il apparaît donc indispensable que la sécurité soit au cœur de l'organisation des transports. Il existe aujourd'hui des systèmes permettant aux chefs d'entreprise de contrôler en temps réel l'activité de leurs conducteurs à la fois pour ce qui concerne la réglementation sociale européenne et la vitesse (géolocalisation des véhicules). Ces nouvelles technologies permettent également d'agir sur l'organisation des transports et devraient contribuer à améliorer la sécurité.

De plus, toute entreprise est tenue de procéder à l'évaluation des risques professionnels auxquels sont exposés ses salariés et par conséquent évaluer le risque routier. Cette évaluation est formalisée dans un document appelé Document Unique à la disposition des salariés et qui peut être demandé par l'inspection du travail lors d'un contrôle.

## **La sécurité par le relèvement du niveau d'accès à la profession de dirigeant.**

La loi du 6 février 1998 vise à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier. Toute entreprise disposant d'un véhicule d'au moins deux essieux entre désormais dans le cadre de la réglementation transport.

D'autre part, la loi du 5 janvier 2006 de sécurité et de développement des transports intègre également les véhicules de moins de deux essieux.

La capacité professionnelle doit être fournie par la production de l'attestation de capacité si l'entreprise exerce son activité avec des véhicules de plus de 3,5 T de PMA ou par un justificatif de capacité professionnelle si l'entreprise exerce avec des véhicules de moins de 3,5 T de PMA.

Par ailleurs, l'entreprise doit justifier de la capacité financière. Celle-ci s'apprécie en fonction du nombre et du PMA des véhicules de l'entreprise. Elle doit être satisfaite à tout moment de l'activité de l'entreprise et fait l'objet de contrôles réguliers de l'administration.

## **FICHE 34 - LE COMPORTEMENT EN CAS D'ACCIDENT AVEC UN VEHICULE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES**

### **I - Avec un véhicule de transport de marchandises :**

- arrêter le moteur, couper le circuit électrique ;
- le cas échéant, se servir d'extincteur, de la boîte de premiers secours ;
- présignaler le véhicule à l'aide du triangle, faire fonctionner le signal de détresse, s'il fait nuit : allumer les feux.
- éventuellement, dégager le véhicule des voies de circulation en désignant l'emplacement à la craie pour éviter un sur accident ;
- en cas d'accident corporel, alerter les services de police ou de gendarmerie ;
- prévenir l'entrepreneur de transport afin qu'il prenne éventuellement des mesures en ce qui concerne le véhicule et le chargement.

### **II - Avec un véhicule de transport en commun de personnes :**

- arrêter le moteur, couper le circuit électrique ;
- éviter la panique, faire évacuer les voyageurs. Si c'est nécessaire, se servir d'extincteurs, de la boîte de premiers secours, briser les vitres avec le marteau pic ;
- présignaler le véhicule à l'aide du triangle, faire fonctionner le signal de détresse. S'il fait nuit : allumer les feux ;
- en cas d'accident corporel, alerter les services de police ou de gendarmerie ;
- prévenir l'entrepreneur de transport.

Dans la mesure du possible, il faut améliorer la rapidité et l'efficacité des secours aux blessés de la route, afin de limiter la gravité des conséquences de l'accident lorsque celui-ci n'a pu être évité.

Schématiquement, la chaîne de secours se compose de trois maillons : l'alerte, les actions d'assistance, la prise en charge du ou des blessés par les secours organisés. Toute action visant à améliorer l'efficacité des secours aux blessés doit nécessairement porter sur l'ensemble du processus.

### **III - L'alerte :**

Actuellement, les possibilités d'alerte sont multiples :

- des bornes d'appel d'urgence sont implantées sur une partie du réseau routier ; ces bornes présentent l'avantage de faciliter pour l'interlocuteur la localisation de l'accident ;
- avec le téléphone portable : composer le « 112 » ;
- avec le téléphone fixe : le « 17 » permet de joindre la police ou la gendarmerie, le « 18 », les pompiers, le « 15 », le SAMU.

## FICHE 35 - UTILISATION RATIONNELLE D'UN VEHICULE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES

### I - Sur le plan de la sécurité :

- avant de partir :
  - contrôler le poids ;
  - contrôler la répartition et l'arrimage du chargement ;
  - vérifier la pression à l'intérieur du réservoir d'air et l'extinction des témoins d'alerte ;
- en cours de route :
  - surveiller les témoins, et dans l'hypothèse de l'allumage de l'un d'entre eux, arrêter le véhicule dès que possible ;
  - un véhicule du groupe lourd emmagasine une énergie cinétique importante. Le conducteur doit donc adapter en permanence une conduite préventive en conservant à l'avant un intervalle de sécurité lui permettant d'intervenir sur le frein ou au volant avec progressivité.

Pour cela, il faut voir loin, large et rester serein, respecter les règles de circulation : circuler près du bord droit de la chaussée, s'insérer sans danger dans la circulation et dans les ronds-points, en particulier en utilisant la voie de droite.

Toute action brutale sur les freins et le volant peut créer une instabilité du véhicule, voire même provoquer son renversement.

- Dans les virages :
  - surveiller les trajectoires ;
  - se méfier du ballant et de la force centrifuge.
- En descente :
  - utiliser au mieux les dispositifs de ralentissement : frein moteur, ralentisseur et frein principal ;
  - dans l'hypothèse d'une défectuosité du système de freinage, ne pas hésiter à emprunter la voie de détresse lorsqu'elle existe ;

Assurer un entretien régulier du véhicule notamment des organes de sécurité

Consulter la notice d'utilisation pour connaître les instructions fixées par le constructeur.

### II - Sur le plan de la consommation :

Pour obtenir le rendement optimum d'un moteur, il faut que le dosage du carburant admis soit le meilleur possible. Il faut donc agir sur la commande d'accélérateur avec souplesse afin d'obtenir une montée en régime progressive, aussi bien au démarrage que lors des changements des rapports de la boîte de vitesses.

Ainsi, ne pas accélérer à fond lorsque le moteur est froid. En côte, pour maintenir le régime choisi, ne pas accélérer à fond mais uniquement de la valeur nécessaire.

Une conduite prévisionnelle « économique » permet d'obtenir de bons résultats en matière de consommation.

Maintenir une allure régulière et prévoir les aléas de la circulation tels que les feux, ralentissements, priorités ... afin d'éviter au maximum les arrêts.

La vitesse moyenne sera aussi bonne et la conduite plus confortable.

### III - Sur le plan de la maintenance du matériel :

Quelques règles simples permettent d'améliorer la longévité du matériel :

- ne pas accélérer brutalement lorsque le moteur est froid, mais attendre qu'il ait atteint sa température normale de fonctionnement ;
- utiliser le moteur dans la plage préconisée par le constructeur en évitant au maximum les sous et sur-régimes et le maintenir, dans la mesure du possible, le plus près possible du régime de couple maxi ;
- employer dans les meilleures conditions les rapports de la boîte de vitesses ;

- utiliser toutes les commandes du véhicule avec souplesse (accélérateur, embrayage, freins, volant ...);
- ne pas surcharger le véhicule et bien répartir le chargement

**Dangers et difficultés dus au passage de la conduite d'un véhicule à une autre catégorie de véhicule.**

Tout conducteur qui change de véhicule doit s'adapter à ce dernier : au cours des premiers kilomètres, faire preuve de prudence, afin de bien le prendre en mains.

### **I - Les différents types d'assurance :**

- L'assurance obligatoire :

L'assurance obligatoire (responsabilité civile) permet de prendre en charge les dommages corporels et matériels provoqués aux tiers et causés par le véhicule de l'assuré

Tout conducteur doit être en mesure de présenter aux représentants de la force publique une attestation d'assurance.

- Les assurances facultatives :

- garantie « tous risques » ;
- garantie « dommages collisions » ;
- garantie « incendie » et « vol » ;
- garantie « individuelle accident » ;
- garantie « défense et recours » ou « protection juridique ».

En règle générale, les contrats d'assurance prévoient une franchise dont le montant est variable selon les types de contrats et qui reste à la charge de l'assuré.

### **II - Les conséquences d'un défaut d'assurance :**

Le défaut d'assurance est sanctionné par une amende de 3 750 euros et/ou une peine de prison.

Le responsable devra payer tous les dommages causés aux autres véhicules, au domaine public, aux victimes.

### **III - Le constat amiable :**

- quand l'utiliser ?

Plus de 80 % des automobilistes utilisent aujourd'hui le constat amiable qui est le meilleur moyen d'informer rapidement son assureur. Il est nécessaire de l'utiliser en cas d'accident matériel.

Pour que le document soit complet et fidèle à la réalité, le recto du constat doit être rempli sur les lieux de l'accident en présence de l'autre conducteur ; le verso pouvant être rempli plus tard.

L'imprimé doit être transmis à l'assureur dans les cinq jours ouvrés (deux jours ouvrés après un vol)

Si aucun autre usager n'est impliqué, le constat amiable servira à l'assureur.

Tous les renseignements nécessaires sur l'accident doivent être rassemblés : circonstances, dégâts apparents, assurances des véhicules (numéro de contrats et noms des sociétés d'assurance). Un constat amiable bien rempli accélère le travail des assureurs et permet un dédommagement plus rapide.

## **FICHE 37 - COMPORTEMENT D'UN CONDUCTEUR DE POIDS LOURD A L'EGARD DES AUTRES USAGERS**

En 2013, le parc routier français des véhicules lourds comporte environ 620 000 véhicules (camions de 5 T et plus, tracteurs routiers, autobus et autocars) qui effectuent un kilométrage moyen supérieur à celui des véhicules légers.

A ce chiffre, il faut ajouter les poids lourds étrangers de plus en plus nombreux à venir dans notre pays ou à le traverser en provenance ou à destination des pays de l'UE.

Contrairement aux véhicules de tourisme, un poids lourd est un engin essentiellement professionnel qui circule très rarement à vide.

Bien que les conditions de travail du conducteur se soient améliorées, il n'en reste pas moins soumis à un rythme de travail intensif car il doit satisfaire le client le plus rapidement possible s'il veut le conserver et ainsi être rentable pour l'entreprise.

Ceci ne favorise pas la cohabitation avec les autres usagers et l'image de marque des conducteurs de poids lourd en est parfois ternie, en particulier lorsqu'il se produit un accident grave ou spectaculaire lié à la vitesse, à l'alcool ou à la fatigue du conducteur du poids lourd.

Les conducteurs de véhicules de tourisme sont parfois gênés en terme de visibilité lorsqu'ils suivent un poids lourd, ou pour effectuer le dépassement d'un véhicule chargé qui les ralentit dans les côtes, ou d'un véhicule lourd qui ne respecte pas les distances de sécurité.

Il appartient donc au conducteur de poids lourd professionnel de montrer l'exemple en adoptant une conduite prudente, régulière, et en respectant le code de la route.

Afin de renforcer la sécurité routière, le permis à points a été institué en France le 01/07/1992. Pour un professionnel de la route, le permis de conduire est un outil de travail et constitue en tant que tel la sécurité de son emploi

### **I – Règles à adopter**

- En ligne droite :
  - utiliser le plus possible le bord droit de la chaussée afin de faciliter le croisement et le dépassement, surtout si la chaussée est étroite.
- Au démarrage :
  - éviter dans la mesure du possible, de gêner les véhicules se trouvant sur les voies de circulation Générale.
- Sur les routes sinueuses :
  - s'il y a des véhicules à l'arrière, utiliser les aires de dégagement pour faciliter le dépassement et adopter la bonne trajectoire.
- Avec un véhicule du groupe lourd :
  - le dépassement ne doit être entrepris que lorsque l'on a la certitude de pouvoir le réaliser avec progressivité sans gêner les autres usagers. Du fait de la lenteur à prendre de la vitesse, en raison de la masse, le conducteur doit faire preuve de beaucoup d'anticipation avec l'accélérateur.
- Lors des virages, des changements de direction, des passages étroits, des manœuvres :
  - le conducteur d'un véhicule lourd doit tenir compte du porte-à-faux avant et arrière pour ne pas gêner les autres usagers, voire provoquer un accident ;
  - le cas échéant, respecter la distance réglementaire de 50 mètres afin de faciliter le dépassement ;

- éviter absolument toute action brutale sur les freins et sur le volant susceptibles d'entraîner une instabilité du véhicule ou du chargement ;

- Au cours d'une longue descente :
  - utiliser de manière rationnelle les organes de ralentissement afin d'éviter « l'évanouissement » des freins ;
  - en cas de défaillance du circuit de freinage au cours d'une longue descente utiliser, si elle existe, la voie de détresse.
- Sur les chaussées à plus de deux voies à sens unique :
  - respecter la réglementation applicable aux véhicules du groupe lourd en utilisant uniquement les deux voies situées à droite.
- Lors du stationnement :
  - respecter scrupuleusement la signalisation (obligation, interdiction, indication) ;
  - utiliser les aires de stationnement obligatoires aux poids lourds.
- La nuit, en zone non éclairée :
  - signaler son véhicule à l'aide des feux de position et de gabarit.
- En rase campagne :
  - faire attention aux accotements non stabilisés.
- En toutes circonstances :
  - ne pas masquer la visibilité des autres usagers (approches d'intersections) ;
  - respecter scrupuleusement la réglementation concernant les temps de conduite et les repos.



### **I – Les angles morts**

Les angles morts d'un véhicule sont les zones non contrôlables qui échappent au champ de vision du conducteur. Ce sont les montants des cabines, les coins de rétroviseurs, la zone toute proche de l'avant du véhicule et principalement jusqu'à hauteur de la glace latérale droite, l'arrière proprement dit du véhicule qui constituent autant d'angles morts dont le conducteur doit tenir compte pour assurer la sécurité.

- Les situations particulières aux angles morts qui demandent une vigilance particulière :
  - démarrages devant un passage pour piétons ;
  - dépassements ;
  - rabattements ;
  - changements de direction ;
  - manœuvres ;
  - arrêts d'urgence...
  
- Les dangers encourus :
  - risques de collision ;
  - lors des dépassements, risque important surtout pour les deux roues ;
  - attention aux deux roues qui s'insèrent à droite entre le trottoir et le véhicule, lors des arrêts ;
  - risques particuliers lorsque l'on conduit un ensemble articulé...
  
- Les précautions à prendre :
  - pour manœuvrer :
    - sur une aire non ouverte à la circulation publique, descendre du véhicule et vérifier l'espace libre autour du véhicule avant de manœuvrer ;
    - dans une voie ouverte à la circulation, essayer de se faire guider pour les marches arrière ou autres manœuvres.
  - pour circuler :
    - équiper le véhicule de rétroviseurs bi-faces qui réduisent les angles morts.

### **II – Les porte-à-faux :**

- La connaissance du véhicule :

Le porte-à-faux est la distance qui sépare :

- l'extrémité avant du véhicule et l'axe de l'essieu avant
- ou
- l'extrémité arrière du véhicule et l'axe de l'essieu arrière.

Les porte-à-faux constituent un danger permanent, aussi bien en manœuvres qu'en circulation, surtout lorsqu'il s'agit de tourner dans les rues étroites ou dans des rues où le dépassement est possible par la droite ou par la gauche lorsqu'on négocie le virage ou le changement de direction.

- Les situations particulières :

Il faut particulièrement tenir compte du porte-à-faux dans les situations suivantes :

- virages accentués ;
- changements de direction ;
- manœuvres ;
- passages étroits.

- Les dangers :

- si on ne tient pas compte du porte-à-faux, on risque de renverser des piétons, d'accrocher de obstacles ou des véhicules.

- Les précautions à prendre :

Le conducteur doit toujours veiller à circuler avec des glaces et des rétroviseurs propres ;

- il est possible d'augmenter le nombre de rétroviseurs pour combattre toutes les pertes de visibilité, notamment pour surveiller la présence d'usagers à l'avant droit du véhicule ;

- des rétroviseurs double-faces permettent de surveiller plus facilement la semi-remorque d'un véhicule articulé lorsque l'ensemble tourne à angle droit ;

- ne pas restreindre le champ de vision en plaçant des autocollants ou autres gadgets sur les glaces ;

- regarder le rétroviseur opposé à la direction que l'on emprunte et surveiller le balayage des porte-à-faux, notamment au-dessus des trottoirs ;

- préparer les changements de direction suffisamment tôt pour pouvoir effectuer l'ensemble des contrôles nécessaires...

## FICHE 39 - LA FATIGUE

Selon le bilan de la sécurité routière en France en 2012, le facteur « malaise – fatigue » est enregistré dans 8 % des décès routiers.

### I - Les causes :

- Liées au conducteur :
  - manque d'expérience de la conduite ;
  - alimentation insuffisante, ou trop lourde ou mal équilibrée ;
  - absorption d'alcool ou de médicaments ;
  - manque de sommeil ;
  - affections neurologiques, cardio-vasculaires et métaboliques ...
- Liées à l'environnement :
  - conduite de nuit ou par des conditions atmosphériques difficiles ;
  - température inadaptée à l'intérieur de la cabine (chaleur) ;
  - ambiance sonore ;
  - position de conduite ;
  - confort trop moelleux ;
  - non respect de la réglementation européenne en matière de temps de conduite et de repos ;
  - durée du parcours, monotonie de la route, solitude...

### II - Les signes :

- tête lourde ;
- picotements des yeux ;
- bâillements ;
- engourdissement des membres, envie de changer de position ;
- fourmillements ;
- courbatures et baisse de vigilance...

### III - Les effets :

- diminution des capacités physiques ;
- troubles de la vision ;
- réactions plus lentes sur les commandes ;
- endormissement, somnolence ;
- prises de risques supplémentaires pour écourter le trajet...

### IV - Les remèdes :

- avoir une alimentation équilibrée en absorbant des aliments faciles à digérer ayant un apport protéique assez élevé mais pas de graisses cuites qui ralentissent la digestion et favorisent la somnolence ;
- ne pas prendre le volant l'estomac vide : le petit déjeuner est important et indispensable avant le Départ ;
- boire beaucoup, en particulier si la température extérieure est élevée et que les courants d'air accélèrent l'évacuation de la transpiration ;
- mais, bannir l'absorption d'alcool, et modérer la consommation de café ;
- respecter la réglementation sociale concernant les temps de conduite et de repos.
- adopter une position de conduite correcte ;
- ne pas avoir de retard de sommeil avant d'entreprendre un long parcours...

## **FICHE 40 - MESURES POUR LUTTER CONTRE LES FRAUDES DANS LE CADRE DE LA REGLEMENTATION SOCIALE EUROPEENNE**

### **I - Mesures pour lutter contre les fraudes :**

La réglementation sociale européenne est un élément essentiel du paysage du transport routier pour améliorer les conditions de travail, favoriser la sécurité routière et harmoniser les conditions de concurrence.

Des durées de conduite excessives ou des repos insuffisants sont à l'origine d'accidents graves mettant en cause la sécurité de tous les usagers de la route.

C'est pour ces raisons que le contrôle de la réglementation sociale constitue une priorité.

### **II - Les corps de contrôle :**

Sur route, le contrôle de « sécurité » des véhicules est en fait assuré par la gendarmerie, la police, et dans une moindre proportion, par les contrôleurs des transports terrestres et les agents des CETE Centres d'Etudes Techniques de l'Equipeement (pesée des véhicules).

Environ 7000 agents contribuent à ces contrôles : 500 contrôleurs des transports terrestres, 170 agents affectés à la tenue du registre des entreprises de transport, 35 peseurs chargés de mesurer le poids des véhicules contrôlés.

L'activité de ces services s'exerce en complémentarité avec les actions d'autres corps de contrôle : gendarmerie, police nationale, douanes, inspecteurs du travail...

### **III - Importance des contrôles et des sanctions :**

- Les contrôles sur route :

En 2012, tous corps de contrôle confondus, environ 650 000 véhicules ont été contrôlés en bord de route : 11 000 ont été contrôlés par les contrôleurs des transports terrestres (47 % des véhicules étaient français et 53 % étaient étrangers. Parmi ces véhicules, 18 % étaient en infraction, les agents de contrôle ont relevé une violation de la réglementation européenne dans près de 60% des cas.

- Les contrôles en entreprise :

Les contrôleurs analysent les documents attestant du respect des règles relatives aux conditions de travail et à la concurrence : lettres de voiture, bilans, feuilles d'enregistrement, données numériques...

Les points contrôlés ont été renforcés ces dernières années à l'échelle européenne : contrôle technique routier, règles de circulation des véhicules, chronotagygaphes numériques... Si le respect de la réglementation européenne est un atout essentiel pour encadrer le marché du TRM, la multiplicité des règles peut être à l'origine de divergences d'application et d'interprétation lors de ces contrôles. La coopération accrue entre les Etats membres contribue à créer un cadre stable pour enrayer les disparités dans les pratiques nationale

### **IV - L'harmonisation concernant les temps de travail et de repos :**

Actuellement les conducteurs salariés français sont soumis à deux réglementations distinctes dans leur objet comme dans leur champ d'application :

- la réglementation sociale européenne régit uniquement les temps de conduite et de repos, non le temps de travail, et vise l'ensemble des conducteurs ressortissants de la communauté économique européenne, quel que soit leur statut professionnel ;

- la réglementation nationale, pour sa part, détermine la durée du travail qui ne comprend pas seulement les périodes consacrées à la conduite. Elle s'applique aux seuls conducteurs salariés.

Cette situation n'est pas sans provoquer des difficultés d'interprétations de la part des conducteurs. Toutefois, des règles communes sont imposées par la directive 2002/15/CE du 15 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. Cette directive définit la notion de temps de travail, limite les durées maximales de travail et impose que ces durées soient enregistrées.

La transposition en droit interne a eu lieu en dernier ressort le 5 janvier 2007.

D'autre part la réglementation sociale européenne a elle aussi fait l'objet d'une harmonisation par le règlement CE N° 561/2006 du 15 mars 2006 dont certaines dispositions ont été mises en application en mai de la même année, d'autres à partir du 11 avril 2007.

#### **V - Les mesures pour accroître l'efficacité des sanctions :**

On assiste depuis plusieurs années à une augmentation des contrôles concernant les vitesses même si les dispositifs actuels ne permettent pas de cibler ces contrôles sur les seuls véhicules poids lourd.

Les donneurs d'ordre peuvent voir leur responsabilité engagée suite à des infractions graves.

Le vieillissement naturel du parc des véhicules lourds devrait généraliser dans les années à venir le chronotachygraphe numérique, ce qui constitue une mesure phare pour renforcer l'efficacité des contrôles.

La vitesse maximale des véhicules lourds compris entre 3,5 T et 12 T a été abaissée et le dispositif limiteur de vitesse mis en place, à la construction, pour ces véhicules.

- Le chronotachygraphe numérique :

Le chronotachygraphe numérique remplace progressivement l'appareil analogique de contrôle des temps de conduite et de repos des conducteurs à bord des véhicules de transport routier immatriculés dans les Etats membres de l'Union Européenne.

Il doit être installé sur les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes et sur les véhicules de transport de voyageurs de plus de 9 places mis en circulation pour la première fois à partir du 1<sup>er</sup> mai 2006.

L'appareil de contrôle possède notamment :

- un afficheur pour la lecture des données ;
- deux lecteurs de cartes ;
- une interface pour le téléchargement des données et le calibrage ;
- une horloge interne ;
- une imprimante thermique intégrée avec laquelle on peut réaliser des impressions papier ;
- il reçoit d'un capteur monté sur la boîte de vitesse des données de conduite telles que la distance parcourue et la vitesse ;
- il est protégé contre les manipulations.

Ses principales fonctions :

- mesure de la vitesse et des distances, mesure de temps ;
- surveillance des activités du conducteur : temps de conduite, autres temps de travail, temps de disponibilité, pause/temps de repos ;
- surveillance de l'activité du conducteur : un seul conducteur, conduite en équipage.

C'est le conducteur qui introduit les lieux de début et de fin de journée, ses activités hors temps de conduite

La lecture des données permet, tant à l'entreprise qu'aux contrôleurs :

- d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte, validité de la carte conducteur) ;
- d'identifier le véhicule (immatriculation) ;
- de connaître les activités du conducteur dans l'ordre chronologique (contrôle des temps de travail, de conduite et de repos) ;
- de connaître les vitesses pratiquées ;
- de savoir les véhicules utilisés et leur kilométrage .

Cette évolution technologique implique que soit renouvelée la fonction archivage de l'entreprise, qui devra à l'avenir archiver, à intervalles réguliers, une copie des données de la mémoire de masse et de la carte conducteur.

## **VI - Les contrôles :**

- En entreprise :

L'entreprise conserve par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement ainsi que les sorties imprimées chaque fois qu'elles sont produites : Pendant quelques années, les deux systèmes d'enregistrement vont cohabiter.

Les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées sont présentées ou remises sur demande de tout agent de contrôle habilité.

- Sur route :

Si le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil analogique il doit présenter le disque en cours d'enregistrement, les disques de la semaine en cours et ceux 28 derniers jours.

S'il conduit un véhicule équipé d'un appareil électronique, il doit présenter sa carte conducteur et les sorties imprimées du jour, de la semaine en cours et celles des 28 derniers jours.

S'il conduit des véhicules équipés d'appareils différents, il devra présenter les deux types d'enregistrement analogiques et numériques couvrant la semaine en cours et les 28 derniers jours.

A compter du 01 Janvier 2008 lors du contrôle il faudra présenter les enregistrements de la journée en cours et ceux des vingt huit jours précédents : C'est le contenu maximum de la carte conducteur.

## **VII - Les infractions :**

- dépassement des temps de conduite maximum ;
- coupures insuffisantes ;
- repos journalier insuffisant ;
- repos hebdomadaire insuffisant ;
- défaut de manipulation du sélecteur des temps ;
- interruption du repos journalier continu ;
- défaut de l'attestation de non activité au retour d'un congé ou d'absence.

### **IMPORTANT :**

Ne pas oublier qu'un dépassement de plus de 20% des temps maximum constitue un délit : Après deux délits, le chef d'entreprise peut être convoqué devant la Commission des Sanctions Administratives et cela se traduit par la suppression d'une ou plusieurs Copie Conformes de Licence Communautaire.

### **Exemples de délits fréquents :**

- conduire 12 heures par jour au lieu de 10 heures ;
- conduire 6 heures en continu sans coupure au lieu de 4heures 30 ;
- prendre un repos journalier de moins de 6 heures en continu au lieu de 8 heures ;

Ces infractions peuvent être commises du seul fait du conducteur par omission de manipulation du sélecteur des différents temps.