



Soirée du 19 septembre 2012

LE RISQUE ROUTIER

**TOUT ATTACHÉ
TOUS PROTÉGÉS**



Programme

Risque routier : Définition et statistiques (Cafat)

Démarche d'évaluation du risque routier (Cafat)

La réglementation en Nouvelle-Calédonie (DTE)

La Fiche Quart d'Heure Sécu (DTE)



Service de “Prévention des risques professionnels” – CAFAT

Le risque routier

LA LIGNE PREVENTION



**Chambre de Métiers
et de l'Artisanat**

Nouvelle-Calédonie

Le risque routier

- **DEFINITION** : **Accident de trajet**
- Accident survenu à un salarié pendant le trajet d'aller ou de retour entre :
- Le lieu de travail et sa résidence principale ou le lieu de travail et celui où il prend habituellement ses repas (restaurant, cantine...)

Le risque routier

- **DEFINITION : Accident de mission**
- Accident survenu à un salarié lors de l'utilisation d'un véhicule à l'occasion d'une mission professionnelle.
- **Différence entre accident de mission et accident de trajet** : La présomption d'imputabilité qui existe pour l'AT, n'existe pas pour l'accident de trajet.

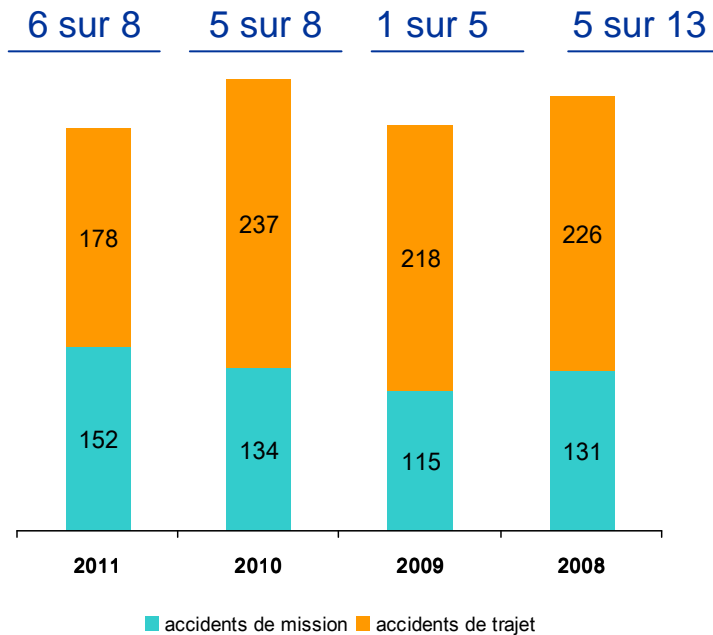
chiffres clés

des accidents du travail et
des maladies professionnelles
2008-2011 Direction du Travail
et de l'Emploi



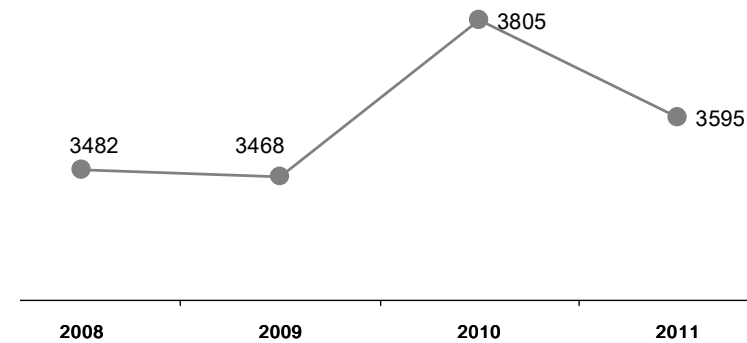
9

le risque routier : 1^{ère} cause de décès en 2011



EN 2011, SUR LES 8 ACCIDENTS MORTELS 6 SONT LIÉS A LA ROUTE.

nombre total d'accidents du travail et de trajet avec arrêt





Risque routier = risque professionnel à part entière

- Comme pour tout risque lié à l'activité de l'entreprise, l'employeur doit « prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs ».
- **L'évaluation des risques professionnels** constitue le point de départ de la démarche de prévention de l'entreprise.
- ➤ A ce titre, elle doit intégrer le risque routier au même titre que les autres risques.



Risque routier = risque professionnel à part entière

- **L'évaluation du risque routier** doit être conduite sous la responsabilité de l'employeur, en impliquant tous les acteurs concernés : représentants du personnel, salariés concernés, hiérarchie, médecin du travail, chargé de sécurité, ...



Risque routier = risque professionnel à part entière

- L'évaluation passera par l'établissement d'un **diagnostic** : recensement des salariés concernés, analyse des accidents, des conditions réelles de conduite et de l'organisation des déplacements, tant pour les missions que pour les trajets.
- ➤ **Cet état des lieux** pourra se faire par voie de questionnaire auprès de tous les salariés (voir doc. INRS réf. ED 877) ou du logiciel « Pedro ».



Risque routier = risque professionnel à part entière

- **Après diagnostic et évaluation, la démarche doit déboucher sur un plan d'actions spécifiques adaptées à l'entreprise, avec :**
 - actions vis-à-vis des salariés
 - actions sur les véhicules



La prévention du risque routier

Ses objectifs

- **Supprimer les accidents**



La prévention du risque routier

- En agissant sur :
 - Le management des déplacements (limitation des déplacements, estimation du temps de déplacement afin que le code de la route et les limitations de vitesse puissent être respectées, intégration de temps de pauses si nécessaire, prise en compte de l'état des routes (travaux, pistes en terre...) et des conditions météo...)
 - - Le management des véhicules en mission (entretien général des véhicules, équipements de sécurité intégrés, choix des pneumatiques...)
 - - Le management des communications (pas d'utilisation de téléphone mobile ni de « kit mains libre » pendant la conduite, messagerie mise en place, écoute des messages véhicule à l'arrêt ou pendant les temps de pause)
 - - Le management des compétences (capacités à la conduite, actions de sensibilisation aux risques, actions spécifiques de formation à la conduite en sécurité, à l'arrimage des charges, acquisition des bonnes pratiques concernant le chargement d'un véhicule, effets de la surcharge d'un véhicule, charge utile...)
 - - L'alcool et les drogues (interdiction de conduire sous l'emprise de substances illicites ou sous l'emprise de l'alcool ainsi que sous les effets de somnolence liés à la prise de certains médicaments, mise à disposition d'éthylotests, suivi médical des salariés)



La prévention du risque routier

- **Sans oublier...**
- **Le management des trajets :**
 - - Favoriser la prise de repas au sein de l'entreprise ou à proximité du lieu de travail
 - - Limiter l'usage des horaires coupés et la durée des coupures pour éviter un aller-retour au domicile
 - - Encourager le personnel à utiliser les moyens de transport collectif tel que le co-voiturage
 - - Inciter les salariés à veiller au bon état de leurs véhicules
 - - Sécuriser le stationnement des véhicules au sein de l'entreprise (signalisation, éclairage...)



Conclusion

- **L'ensemble de la démarche requiert une implication forte du chef d'entreprise :**
 - pour **impulser** la démarche d'évaluation
 - pour **mobiliser** les moyens nécessaires permettant la mise en œuvre du plan d'action
 - pour **pérenniser** la démarche dans la durée, lui apporter les adaptations nécessaires au fil du temps, mais aussi intégrer la démarche préventive au quotidien

Le risque routier

- La vitesse au volant :
 - - Excessive ou inadaptée, la vitesse intervient dans un accident mortel sur deux
 - - Pour rester maître de votre véhicule, adaptez votre vitesse aux conditions de la circulation, aux conditions climatiques, au chargement de votre véhicule, à l'état de vos pneus etc...

Le risque routier

- Gardez vos distances par rapport au véhicule qui vous précède c'est le meilleur moyen pour éviter une collision
- Lorsque vous apercevez un danger, pouvez vous freiner tout de suite ?

• **NON.....C'EST IMPOSSIBLE**

Le risque routier

Pourquoi ?

Le risque routier

- **La distance d'arrêt :**

La distance d'arrêt d'un véhicule correspond à la distance parcourue pendant le temps de réaction de son conducteur à laquelle s'ajoutera la...

distance de freinage

Le risque routier

- Le conducteur réagit toujours avec un léger temps de décalage :
 - l'œil reçoit l'information
 - l'information est transmise au cerveau
 - Le cerveau analyse l'information et donne l'ordre d'agir
 - Cet ordre est transmis aux muscles

Le risque routier

- Le laps de temps qui s'écoule entre la perception de l'information et le début du freinage s'appelle...

le temps de réaction

- Sa durée est estimée à :
1 seconde



Le risque routier

- Si le conducteur est fatigué, alcoolisé ou distrait...son temps de réaction dépasse 1 seconde
- Pendant le temps de réaction, le véhicule continue à la même vitesse et parcourt une distance appelée...

distance de réaction

Le risque routier

- **La distance de réaction** dépend de :
 - La vitesse
 - L'état du conducteur

Le risque routier

- Pour calculer la valeur approximative de la distance de réaction, avec un temps de réaction d'une seconde, on peut appliquer la formule approximative suivante :

$$(Vitesse / 10) \times 3$$

Le risque routier

Exemple : vitesse = 50 km/h

$$(50 \text{ km/h} / 10) \times 3 = 15 \text{ mètres}$$

Le risque routier

- **La distance de freinage :**
- A la distance de réaction s'ajoute la **distance de freinage** c'est-à-dire la distance parcourue entre...
- le moment où **commence le freinage** et le moment où **le véhicule s'arrête**

Le risque routier

- La distance de freinage augmente proportionnellement à la vitesse :



Si la vitesse est doublée, alors la distance de freinage est quadruplée

Le risque routier

- Pour calculer la distance de freinage approximative, sur route sèche, avec de bons pneus et un véhicule en parfait état, on peut appliquer la formule simplifiée suivante :

$(V / 10)$ au carré / 2



Le risque routier

Exemples :

Vitesse	Distance de freinage (m)
30 km/h	4,5 m
50 km/h	12,5 m
70 km/h	24,5 m
90 km/h	40,5 m
100 km/h	50 m
130 km/h	84,5 m

Le risque routier

La distance de freinage dépend :

- de la vitesse
- des conditions météorologiques (pluie)
- de l'état de la chaussée (qualité du revêtement)
- de la configuration des lieux (montée, descente)
- de l'état des pneus
- de l'état des freins
- de la charge

Le risque routier

- La distance d'arrêt c'est :

distance de réaction

+

la distance de freinage

Le risque routier

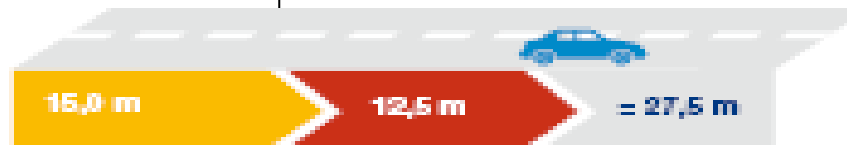
- Exemples :

 Distance de réaction
 Distance de freinage

30 km/h



50 km/h



70 km/h



Le risque routier

Cas particulier de la pluie :

La pluie réduit l'adhérence des pneus à la chaussée :

- Les distances de freinage s'allongent
- Le véhicule tient moins bien la route dans les virages
- Les roues risquent de patiner si vous démarrez trop brusquement

Le risque routier

L'aquaplaning est fréquent en cas de pluie :

- C'est la perte d'adhérence totale qui se produit quand une nappe d'eau s'est formée sur la chaussée et quand la vitesse est trop élevée
- Le risque d'aquaplaning augmente avec l'usure des pneus



Le risque routier

- Sur une route mouillée, la distance de freinage peut passer du simple au double

 Distances de réaction

 Distances de freinage sur route sèche

 Distances de freinage supplémentaire sur route mouillée

50 km/h



80 km/h



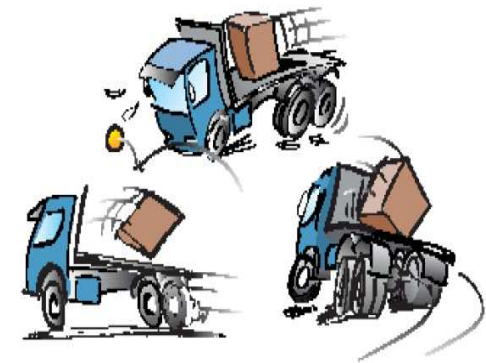
110 km/h



Le risque routier

L'arrimage des charges

L'arrimage consiste en un maintien des charges contre les structures du véhicule par des moyens appropriés dans le but d'empêcher les déplacements et les chutes de la marchandise qui pourrait se produire en cours de transport





Le risque routier

**Le chargement et le déchargement
doivent être confiés à un personnel
disposant d'une formation
appropriée et conscient des risques
encourus**



Le risque routier

Les principaux risques encourus :

- chute de la charge du véhicule pouvant entraîner des perturbations du trafic, des blessures voire même le décès de tierces personnes
- Traversée de la charge au niveau de la cabine du conducteur en cas de freinage brusque pouvant entraîner des blessures graves ou un décès
- Affectation au niveau de la conduite (perte de contrôle du véhicule) dû à la mauvaise fixation ou répartition des charges



Le risque routier

- Lors d'un freinage brusque, les tubes d'acier mal fixés ont traversé le hayon et la cabine du conducteur





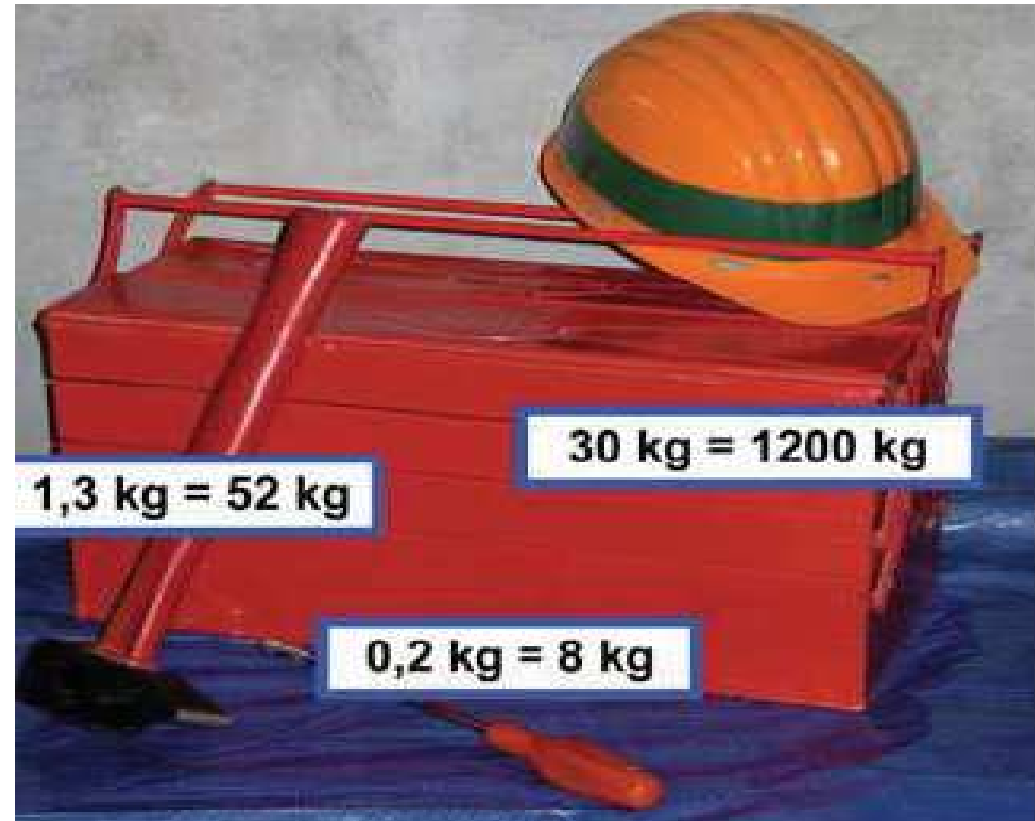
Le risque routier





Le risque routier

- **A 50 km/h :**
- **Le rapport est de 40 fois le poids de la charge**





Le risque routier

Les règles essentielles de l'arrimage des charges :

- Avant le chargement du véhicule, vérifier que le plateau de chargement, la carrosserie et tout l'équipement d'arrimage de charge soit en bon état et fonctionnel
- Arrimer la charge de telle sorte qu'elle ne puisse être poussée, se retourner ou se déplacer en raison des vibrations, tomber du véhicule ou faire basculer ce dernier
- Déterminer la ou les méthodes d'arrimage les mieux adaptées aux caractéristiques de la charge (verrouillage, blocage, arrimage direct ou arrimage couvrant, ou combinaison de ces méthodes)
- Vérifier que le matériel d'arrimage de la charge est proportionnel aux contraintes qu'il pourra subir pendant le transport



Le risque routier

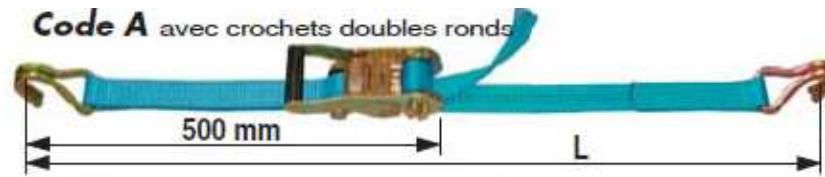
Chaque fois que la charge a été (dé)chargée ou qu'elle a subi une nouvelle répartition, vérifier le chargement afin de détecter toute surcharge et/ou mauvaise répartition des masses avant de démarrer

- Vérifier régulièrement l'arrimage des charges pendant le transport ainsi qu'après tout freinage brusque ou toute situation anormale rencontrée pendant le transport
- Dans la mesure du possible, veiller à utiliser des équipements soutenant l'arrimage des charges (tapis antiglisse par exemple)
- Conduire en douceur (adapter la vitesse aux circonstances afin d'éviter tout changement soudain de direction ou tout freinage brusque)

Le risque routier

- Le matériel d'arrimage :
 - Les sangles
 - - Les œillets d'arrimage
 - - Les barres d'arrimages
 - - Les rails d'arrimages
 - - Les cornières de protection
 - Les tapis antiglisse

Etc...





Le risque routier





Le risque routier

- Cette charge est-elle bien arrimée ?

Non

- Une 2ème sangle est nécessaire





Le risque routier

La surcharge des véhicules :

- Plus de 20 % des véhicules roulent en surcharge en raison notamment :
- des difficultés à évaluer la charge utile réellement disponible (elle doit notamment intégrer le poids des aménagements et des occupants)
- des difficultés à évaluer le poids des matériaux et matériels transportés





Le risque routier

Des conséquences sur :

- la dégradation du comportement routier du véhicule (**Selon la charge, le centre de gravité peut varier jusqu'à 50% verticalement et ainsi provoquer le dérapage à l'origine de nombreux accidents mortels**).
- le risque d'éclatement des pneumatiques.
- l'augmentation de la distance de freinage (**jusqu'à 10% de distance de freinage supplémentaire**).





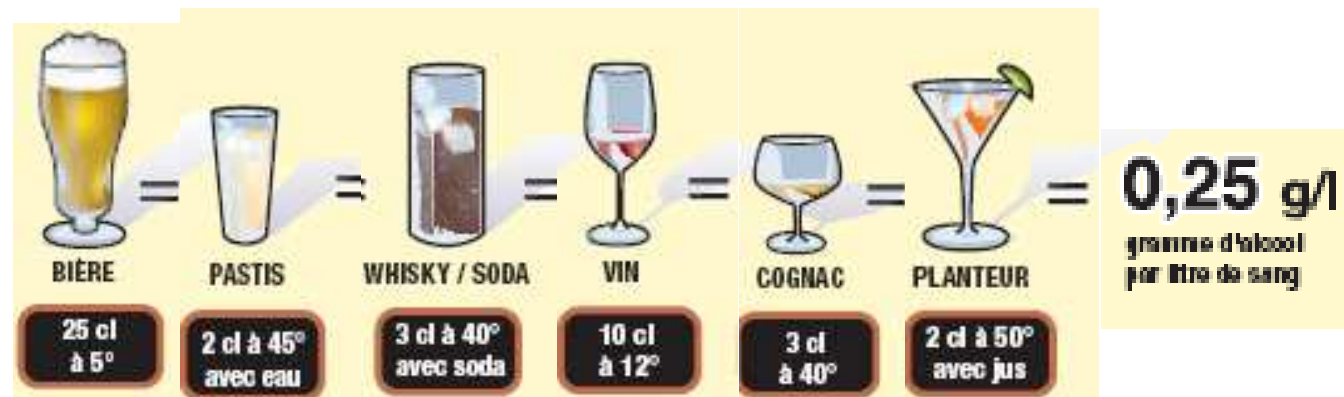
La charge utile

- Savoir calculer la charge utile (CU) de son véhicule afin d'éviter la surcharge
- **CU = PTAC – PV – le poids du ou des passagers – poids de l'aménagement – poids des équipements fixes (potence de manutention, coffre de benne etc...)**

Le risque routier

L'alcool...

- Savez vous que ?
- Il y a autant d'alcool dans un verre de bière, un verre de vin, un verre de whisky soda ou tout autre verre d'alcool servi dans un bar





Le risque routier

- Chaque verre consommé fait monter le taux d'alcoolémie de **0,2 à 0,25 g/l**
- Quelle que soit la quantité d'alcool consommée, le taux maximal d'imprégnation de l'organisme est atteint :
 - une demi-heure** après l'absorption à jeun
 - une heure** après l'absorption au cours d'un repas
- **En revanche**, il faut beaucoup plus de temps pour éliminer l'alcool absorbé : un sujet en bonne santé élimine **0,1 à 0,15 g/l** d'alcool par heure



Le risque routier

Les principaux effets de l'alcool diminuent les capacités physiques :

- Allongement des temps de réaction
- Sensation d'euphorie
- Troubles de la vision
- Défaut de coordination et de synchronisation des gestes



Le risque routier

Et les drogues...

- **Il n'y a pas de drogues douces au volant**
- Aucune substance psychoactive, ni le cannabis, ni l'extasy etc n'est compatible avec la conduite d'un véhicule en raison de leurs effets :
- **somnolence**
- **Modification de la perception visuelle**
- **Diminution des réflexes**
- Etc...



Aides financières

Elles visent :

- Les T.P.E (tous secteurs d'activités ayant moins de 50 salariés)

Elles portent sur la prise en charge :

- De la cloison de séparation et points d'arrimage (suivant norme ISO 27956) entre le poste de conduite et la zone de chargement du VUL (limité à 2 véhicules par entreprise).
- De l'aménagement intérieur de l'espace de chargement conforme aux préconisations de l'I.N.R.S
- De la formation des chauffeurs (limité à 2 salariés par Ets) au chargement du véhicule, l'arrimage des charges, l'organisation de son travail, la conduite en sécurité et le suivi du V.U.L



CLOISON DE SEPARATION PLEINE :

- Limite la pollution du poste de conduite
- Améliore les performances du chauffage et de la climatisation
- Permet d'arrêter les plus petites pièces
- Contribue à réduire le niveau sonore dans l'habitacle

Elle doit :

- Répondre à la norme ISO 27956 qui est applicable aux véhicules de moins de 7,5 t principalement destinés au transport de marchandises.





Aides financières

Les Ets pourront bénéficier de ces subventions aux conditions suivantes :

- Effectif de l'Ets compris entre 1 et 49 salariés.
- Être à jour de ses cotisations sociales.
- Ne pas être sous le coup d'une majoration du taux AT/MP (malus).



Aides financières

- **Prise en charge à hauteur de 50% du montant de l'investissement (cloison de séparation et aménagement de l'espace de chargement) plafonné à 100 000 Frs par équipement**
- **Prise en charge à hauteur de 50 % du montant de la formation plafonné à 50 000 Frs par personne.**

Connaître la CAFAT

La CAFAT, Caisse de protection sociale de Nouvelle-Calédonie, assure pour la population du territoire, la gestion de 5 régimes de prestations...

Présentation générale

- présentation
- statuts
- historique
- missions

Organisation

La CAFAT en chiffres

Actualités/Communication

Incorrect Key

> Accueil

Bienvenue sur www.cafat.nc Nouvelles rubriques, nouvelle présentation : notre site internet change pour vous offrir plus d'informations et de services. **Bonne visite !**



> Assurés



> Employeurs & Indépendants



> Professionnels de santé

Votre avis nous intéresse ! Nous menons actuellement plusieurs enquêtes de satisfaction pour connaître votre avis sur nos services et sur la CAFAT en général. Vos réponses nous sont précieuses. Elles nous permettront de mieux répondre à vos besoins et faciliter ainsi vos démarches.
Merci de votre participation.

[Imprimer cette page](#)

<http://www.cafat.nc>

Tapez les mots
de votre recherche

OK

Liens utiles

Contacts

Abonnements

Actualité

de paraître

> [Lire la lettre n°37](#)

Travailleurs Indépendants

la lettre aux TI n° 25 - tout savoir sur la déclaration de ressources et les prestations en espèces.

> [Lire la lettre aux TI n°25](#)

Assurés



LA REGLEMENTATION

En Nouvelle Calédonie

**TOUT ATTACHÉ
TOUS PROTÉGÉS**



Philippe DI MAGGIO
Direction du travail et de l'emploi

Délibération 56 CP du 10 mai 1989

Relative aux mesures particulières de sécurité applicable aux véhicules appareils et engins de toute nature mis à la disposition des travailleurs pour l'accomplissement de leurs tâches

Délibération 212 CP du 30 octobre 1992

Fixant les caractéristique et conditions d'utilisation pneumatiques susceptibles d'équiper les véhicules automobiles

Arrêté 71-138/CG du 25 mars 1971

Relatif à la pré-signalisation des véhicules

Délibération 35 CP du 23 février 1989

Relative aux mesures particulières de salubrité applicable aux établissement dont le personnel exécute des travaux de bâtiment
Titre I Chapitre VI – Disposition concernant la circulation des véhicules, appareils et engins sur les chantiers

Arrêté 84/769 du 22 août 1984 Relatif à la circulation et au roulage dans la ville de Nouméa

**Modification du code de la route de nouvelle Calédonie:
Délibération N°101 du 30 novembre 2010**

6 textes



Délibération 56 CP du 10 mai 1989

Relative aux mesures particulières de sécurité applicable aux véhicules
appareils et engins de toute nature mis à la disposition des travailleurs pour
l'accomplissement de leurs tâches

Article 1 Définition – Champs d'application

Véhicule : fonction principale d'assurer le transport des
personnes et des marchandises



Engin : fonction principale n'est pas
d'assurer le transport des personnes et des
marchandises



Appareil : déplacement limités



AU TRAVAIL, SUR LA ROUTE, ON EST 100% SECURITE.

Délibération 56 CP du 10 mai 1989

Article 2 Visites et registre de sécurité

Visite de réception avant la première mise en service



Contrôle journalier avant utilisation



Contrôle périodique annuel



Obligation d'un registre de sécurité



Article 3 : Vérifications

L'inspecteur du travail peut à tout moment prescrire au chef d'établissement de faire procéder à une vérification

Article 4 : Registre d'observations

Registre mis à la disposition des travailleurs pour qu'ils puissent y consigner leurs observations sur l'état des véhicules, appareils et engins.

Registre d'observation pouvant être confondu avec le registre de sécurité.

Article 5 : Conducteurs

Conducteur désigné par l'employeur et autorisation de conduite

Article 6 : Identification

Nom du propriétaire et repérage en cas de pluralité de véhicules identiques



Délibération 56 CP du 10 mai 1989

Article 7 : Plaque d'emploi (marquage de la CMU)

Article 8 : Circulation (balisage des voies)

Article 9 : Transport des personnes (limité au nombre de places assises)

Article 10 : Stationnement (Calage et dispositifs de calage obligatoire)

Article 11 : Travail de nuit (Eclairage de la zone d'évolution ou sur le véhicule)

Article 13 : Permis de conduire (Obligation sur les chantiers et référence au code de la route)

Article 14 : Manœuvres (Guidage en cas de recul)

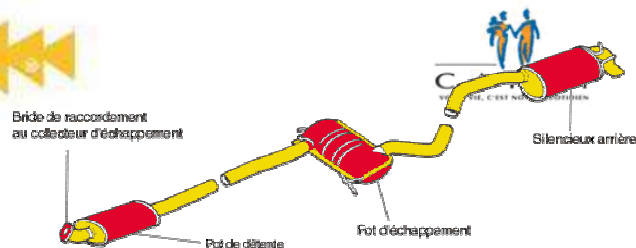
Article 15 : Poste de conduite (maintien en bon état, protection du conducteur)



**TOUT ATTACHÉ
TOUS PROTÉGÉS**

Délibération 56 CP du 10 mai 1989

Article 16 : Accompagnateur (Obligatoire)



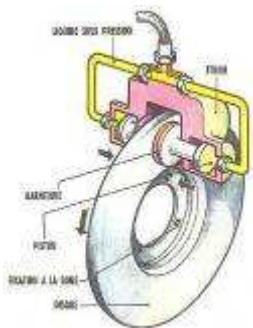
Article 17 : Nuisances (Echappement en bon état)



Article 18 : Vitres (Obligation)



Article 19 : Rétroviseurs (Obligation)



Article 20 : Freinage (Performance suivant le type de véhicule)

Article 21 : Freinage (caractéristiques des dispositifs)



Article 22 : Freinage des remorques (caractéristiques et performances)



AU TRAVAIL, SUR LA ROUTE, ON EST 100% SÉCURITÉ.

**TOUT ATTACHÉ
TOUS PROTÉGÉS**

Délibération 56 CP du 10 mai 1989



Article 23 : Freinage des ensembles (cas d'une ou plusieurs remorques)

Article 24 : Eclairage (Equipement)



Article 25 : Avertisseur sonore (Obligation)



Article 26 : Pneumatiques Etat (déchirures, usure)

Article 27 : Pneumatiques démontage (Cage de protection)



Article 28 : Chargements (Prescriptions)

Article 29 : Déplacements (des engins sur la voie publique)



Chambre de métiers
et de l'Artisanat
Nouvelle-Calédonie



Article 30 : Dépassements (80m entre deux véhicules, distance suffisante pour dépasser)

Article 31 : Aménagement des routes (protection latérales : 1.20 coté ravin)

Article 32 : Limitation de la vitesse (suivant l'état des voies)

Titre III

DISPOSITIONS APPLICABLES AUX CHARIOTS AUTOMOTEURS

(articles 33 à 48)





Délibération 56 CP du 10 mai 1989

Titre IV

DISPOSITIONS SPECIALES OU PARTICULIERES

(articles 49 à 50)

(Engins sur chenilles, échafaudages sur roues)

Titre V

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET DIVERSES

(articles 51 à 53)

(Code de la route, dérogations, pénalités)





Délibération 212 CP du 30 octobre 1992

Fixant les caractéristique et conditions d'utilisation pneumatiques susceptibles d'équiper les véhicules automobiles

TITRE I

Définitions type de pneumatiques
(structure radiale ou diagonale)

TITRE II

**MARQUAGE ET MODIFICATION DES
PNEUMATIQUES**
(symboles de conformité, pneus rechapés)





Délibération 212 CP du 30 octobre 1992

TITRE III

CONDITIONS D'UTILISATION DES PNEUMATIQUES DES VEHICULES AUTOMOBILES ET DE LEURS REMORQUES

Interdiction de pneumatiques à structures différentes

Interdiction de pneumatiques réchappés sur l'essieu directeur

Profondeur des rainures > à 1.6 mm

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

(Vente, importation, accidents, contestations,
infractions)



Arrêté 71-138/CG du 25 mars 1971

Relatif à la présignalisation des véhicules

Concerne les véhicules dont le poids total en charge excède 3500kg

Obligation de pré signalisation à l'aide d'un triangle évidé, réflectorisé de couleur rouge ou orange de 32 à 40cm de coté placé à une distance de 30 mètres derrière le véhicule stationné sur la chaussée. Le triangle doit être visible à une distance de 100 mètres.



Délibération 35 CP du 23 février 1989

Relative aux mesures particulières de salubrité applicable aux établissements dont le personnel exécute des travaux de bâtiment
Titre I chapitre VI – Disposition concernant la circulation des véhicules, appareils et engins sur les chantiers

Aménagement de voies de circulation sur les chantiers

Guidage des véhicules effectuant une manœuvre de recul

Immobilisation des véhicules en stationnement (calage)



Arrêté n°84/769 du 22 août 1984

Modifiant l'arrêté n°83/828 du 7 octobre 1983 réglant la circulation et le roulage dans la ville de Nouméa

Modifie et complète l'article 21 de l'arrêté 83/828



Concerne la circulation par leurs propres moyens des engins de manutention dits élévateurs ou de gerbage et dont la vitesse ne peut excéder 25km/h



Circulation autorisée sur les voies publiques de la zone industrielle de Ducos et la zone portuaire à l'exclusion de l'avenue James Cook :

Dispositions valables dans des créneaux horaires :



AU TRAVAIL, SUR LA ROUTE, ON EST 100% SÉCURITÉ.



de 13h30 à 17h00

La circulation par leurs propres moyens sur les voies et places publiques situées à l'intérieur du périmètre urbain de la commune de Nouméa est interdite entre :

6h45 à 7h45

10h45 à 11h45

12h45 à 13h45

17h45 à 18h45

aux engins de travaux publics, de terrassement, de levage, aux engins agricoles, etc.



**REGLEMENTATION SUFFISAMMENT COMPLETE
POUR REpondre A NOMBRE DE SITUATIONS**

**REGLEMENTATION QUI CONCERNE TOUS LES
SECTEURS PROFESSIONNELS**

**REGLEMENTATION DU TRAVAIL LIEE AU REGLES
DU CODE DE LA ROUTE**





FICHE QUART D'HEURE SECURITE

FQHS11

RISQUE ROUTIER



**CONSIGNES
DE SECURITE**

RISQUE ROUTIER

- 1 Il est formellement interdit de conduire fatigué, sous l'emprise de l'alcool, du kava ou du cannabis
- 2 En conduisant, ne pas manger, ne pas boire et éviter de fumer
- 3 En conduisant, il est interdit de se servir du téléphone portable
- 4 Toujours conduire avec la ceinture de sécurité bouclée
- 5 Respectez la limitation de vitesse. En ville 50km/h, sur voies de dégagement 80km/h, sur routes territoriales 110km/h
- 6 Respectez la signalisation de travaux et la limitation imposée. Attention aux gravillons !
- 7 Au feux orange et rouge on s'arrête !
- 8 Respectez les piétons sur et hors passages protégés
- 9 Attention au bétail et aux animaux sauvages la nuit
- 10 En ville, attention aux vélos et aux scooters
- 11 Interdiction de conduire en claquettes
- 12 Soyez attentif à la signalisation routière



CONSIGNES DE SECURITE

RISQUES AU TRAVAIL

- Accident
- Décès
- Blessures graves
- Infirmité
- Homicide involontaire
- Prison



13 Ralentissez lorsqu'il pleut, risque de glissade et de sortie de route



14 Interdiction de transporter des personnes dans la benne du pick up



15 Signalez le véhicule en cas d'arrêt prolongé sur le bord de la route (triangle placé à 30 m derrière le véhicule)



16 Vous devez tout de suite informer le patron du retrait de votre permis de conduire



17 Signalez tout ce qui ne va pas sur votre véhicule



18 Respectez l'environnement, ne jetez rien par la fenêtre



19 Ne surchargez pas le véhicule et respectez le gabarit. Assurez vous du bon arrimage des charges



20 Interdiction totale de rouler si vous avez bu de l'alcool ou du kava. Fumer du cannabis est un délit !



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Composée de 2 parties

Côté quart d'heure sécurité

Enonce les risques au travail

Accident

Décès

Blessures graves

Infirmité

Homicide involontaire

Prison

Donne 20 consignes de sécurité

FICHE ENCADREMENT

PREVENTION DES RISQUES ROUTIERS EN ENTREPRISE

L'organisation logistique nécessitant des actions de transport, en fonction de la disponibilité du parc des véhicules, conjugués au planning du personnel présent dans l'entreprise au jour J, contraint OBLIGATOIREMENT l'encadrement à une planification journalière méticuleuse.

L'absence ou défaillance de l'organisation peut expliquer ou occasionner des dysfonctionnements préjudiciables au bon fonctionnement de l'entreprise ainsi qu'au mauvais développement de l'esprit de SECURITE.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

RECOMMANDATIONS AVANT TOUT DEPART



Appréhender l'optimisation des chargements (poids, volume, urgence, ordre de livraison & ordre de chargement...)

Vérifier le registre d'observation et le carnet de maintenance du véhicule retenu. Le véhicule doit être en parfait état.

Planifier le déplacement dans le temps. Eviter de programmer un déplacement Sud / Nord l'après midi.

Prévoir du temps de repos en fonction du déplacement prévu.
Le temps de conduite ne doit pas excéder 2 heures consécutives.

Symbole sur les boîtes de médicaments

Vérifier le permis de conduire et l'autorisation de conduite du chauffeur retenu.



Vérifier l'arrimage du chargement.



Rappeler les consignes de sécurité au conducteur du véhicule (fiche OHS).

Interdire de départ si la personne n'est pas en pleine forme, si elle paraît alcoolisée ou droguée (comportement anormal).



ORGANISATION GENERALE

Tout conducteur doit avoir été formé à la conduite en sécurité, être en possession de son autorisation de conduite et être médicalement apte (conducteurs poids lourds et transport en commun).

Signaler à la direction tout véhicule en mauvais état. Celui-ci ne doit pas être utilisé et doit être retiré du service ou réparé par un professionnel.

Pour tout savoir
délibération 56CP



Tout véhicule doit être soumis à une visite de réception avant la première mise en service, faire l'objet d'une vérification générale annuelle et à la suite de tout arrêt de plus de 2 mois ou encore chaque fois qu'il y a eu démontage, modification ou remplacement d'un organe essentiel.

Le résultat des vérifications précitées doit être consigné dans un registre de sécurité qui peut être confondu avec le registre d'observation.

Pour chaque véhicule de l'entreprise, un registre d'observation doit être mis à la disposition des travailleurs pour qu'ils puissent y consigner leurs observations sur l'état des véhicules, sur l'existence de causes susceptibles d'en compromettre la sécurité.



FICHE ENCADREMENT

Consigne générale sur
l'importance d'une bonne
organisation des déplacements

Quelques recommandations avant
tout départ de véhicule

Quelques recommandations en
matière d'organisation



Chambre de Métiers
et de l'Artisanat

Nouvelle-Calédonie

PREVENTION DU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

**TOUT ATTACHÉ
TOUS PROTÉGÉS**

Merci de votre attention !

/// AU TRAVAIL, SUR LA ROUTE

JE SUIS 100% SÉCURITÉ ///



AU TRAVAIL, SUR LA ROUTE, ON EST 100% SÉCURITÉ.



DTE
Direction du Travail
et de l'Emploi