

Les Bonnes Pratiques Recommandées pour



# Table des matières

## Contents

<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	<b>1</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>PARTIE A : MESURES DE SECURITE DESTINEES AUX CHAUFFEURS</b> .....	<b>3</b>
<b>PARTIE B : MESURES DE SECURITE DESTINEES AU PERSONNEL D'ENCADREMENT</b> .....	<b>4</b>
<b>ANNEXE 1 : COMMENT FACILITER L'APPLICATION DES MESURES DE SECURITE</b> .....	<b>6</b>
<b>ANNEXE 2 : CONSEILS DE GESTION DES TRANSPORTEURS</b> .....	<b>15</b>
<b>ANNEXE 3: LEXIQUE</b> .....	<b>16</b>

## Avertissement

Les objectifs définis dans ce document sont conformes aux textes juridiques en vigueur, notamment droit de la concurrence, qu'ils concernent les travaux de définition des normes ou toute autre exigence, recommandation ou pratique du droit de la concurrence. En particulier, le projet de document a été préparé dans le cadre d'un processus ouvert, transparent et non discriminatoire, incluant la consultation de parties prenantes internes et externes. (Arial 11)

---

## Introduction

### Contexte

Les incidents liés à la conduite sont à l'origine du plus important nombre d'accidents parmi les entreprises membres du CSI. Pendant les années 2007 et 2008, plus de 200 employés, sous-traitants et tiers ont perdu la vie au cours d'accidents de la route. Plus de 60 % de ces accidents ont eu lieu hors site et 40 % sur site. Étant donné l'accroissement attendu des activités internationales du CSI dans les années à venir, ce nombre risque d'augmenter si aucune action efficace n'est lancée.

Dans ce contexte, le groupe de travail du CSI sur la sécurité a préparé ces recommandations de bonnes pratiques de sécurité au volant (« Bonnes pratiques »).

#### Mission pour la sécurité routière

Les entreprises membres du CSI s'engagent à éliminer les accidents et les décès liés à la conduite. Nous pensons que cet objectif peut être atteint par la mise en place de bonnes pratiques, qui ont déjà efficacement réduit le nombre des accidents de la route dans notre industrie ainsi que dans d'autres secteurs d'activité.

### Champ d'application

Ce document concerne à la fois la conduite de poids lourds destinés au transport et la conduite de véhicules légers (ex : voitures de fonction) des entreprises membres du CSI.

Cependant, étant donné que la majorité des accidents de la route mortels survenus au sein de notre industrie concerne les véhicules lourds et leurs chauffeurs, ce document traite **essentiellement** des activités de transport par **poids lourds**.

Le transport par sous-traitant est abordé dans l'annexe 2.

## Domaine d'application

Les bonnes pratiques, objets de ce document, concernent :

- Toutes les activités cimentières ou non (granulats, béton prêt à l'emploi, asphalte, etc.) ;
- Tous les véhicules de société et leurs chauffeurs ;
- Indirectement tous les entrepreneurs et véhicules de sous-traitant et leurs chauffeurs circulant<sup>1</sup>
  - sur les routes et dans les zones privées de l'entreprise, et
  - sur les axes publics et à l'intérieur des zones publiques de l'entreprise.

Les bonnes pratiques présentées dans ce document ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés à des fins privées ; elles sont néanmoins fortement encouragées.

(Arial 11)

## Mise en place

Les entreprises membres du CSI adopteront les bonnes pratiques dans l'ensemble de leurs zones d'activité dès que possible. Elles veilleront à en compléter la mise en place dans un délai de 5 ans.

Les entreprises membres du CSI feront chaque année un compte-rendu sur l'état de mise en place des bonnes pratiques (par exemple, pourcentage de mise en place ou nombre de zones actuellement couvertes) dans le cadre du CSR.

## Validation

Ce document a été approuvé par les dirigeants des entreprises membres du CSI en octobre 2009.

## A propos du CSI

L'*Initiative Ciment* (CSI) représente l'effort global engagé par les 18 principaux cimentiers présents dans plus de cent pays. Collectivement, ces sociétés représentent environ 30 % de la production mondiale de ciment. Leur taille varie du plus petit producteur à la super multinationale. Tous les membres du CSI ont intégré le développement durable dans leur stratégie économique et leurs opérations. Ils essaient de combiner excellence des résultats financiers et engagement fort en faveur de la responsabilité sociale et environnementale. Pendant ses dix ans d'existence, l'objectif du CSI a été de comprendre, gérer et réduire les effets de la production de ciment en abordant les thèmes suivants : le changement climatique, l'utilisation des combustibles, la sécurité au travail, les émissions atmosphériques, le recyclage du béton et la gestion des carrières.

[www.wbcscement.org](http://www.wbcscement.org)

---

<sup>1</sup> *Le souhait du CSI est que les entreprises de transport soient tenues de mettre en place de façon identique les bonnes pratiques de sécurité routière décrites dans l'annexe 2. Ce document reprend, et complète, les recommandations de bonnes pratiques de gestion de la sécurité chez les sous-traitants, avec pour objectif la disparition complète des accidents et des décès chez les sous-traitants.*

# Partie A : Mesures de sécurité destinées aux chauffeurs

Cette partie traite des bonnes pratiques de sécurité destinées aux chauffeurs, qui devraient être adoptées par les entreprises membres du CSI. Ces bonnes pratiques peuvent venir en complément des exigences juridiques locales ou des réglementations propres aux sites. En cas de conflit ou de contradiction entre ces pratiques et la législation locale ou la réglementation particulière d'un site, la législation locale/réglementation du site doit être suivie, en tentant au minimum d'atteindre le niveau d'exigence des bonnes pratiques. Dans le cadre de la promotion et de la mise en place de ces bonnes pratiques, les entreprises de CSI sont encouragées à travailler en étroite collaboration avec les instances locales et les associations professionnelles, lorsque cela leur paraît approprié.

## 1. Vigilance et prévention de la fatigue

Les chauffeurs ne doivent pas conduire de véhicule s'ils ne sont pas correctement reposés et en pleine possession de leurs moyens.

## 2. Drogues et alcool

Les chauffeurs ne doivent pas être sous l'emprise de l'alcool, de drogues ou de toute autre substance ou médicament, qui pourrait altérer leur capacité à conduire un véhicule en toute sécurité.

## 3. Ceintures de sécurité

Tous les véhicules doivent être équipés de ceintures de sécurité pour tous les occupants.

## 4. Passagers

Lors de déplacements professionnels, les chauffeurs ne doivent pas accepter de passagers sans l'autorisation de l'entreprise.

## 5. Chargements

Les chargements transportés par véhicule doivent être correctement attachés. Ils ne doivent pas dépasser les limites de poids définies par le fabricant du véhicule ou celles définies à l'échelle nationale, si elles sont plus restrictives.

## 6. Respect des règles de circulation et des panneaux de signalisation

Les chauffeurs doivent connaître et respecter le code de la route, ainsi que la législation et les règlements relatifs à la circulation sur les lieux d'utilisation habituels du véhicule, ainsi que dans les endroits où seul un déplacement occasionnel est prévu.

## 7. Téléphones portables et appareils émetteurs-récepteurs

L'utilisation de téléphones portables tenus à la main est interdite pendant la conduite d'un véhicule. Cette interdiction concerne également l'envoi ou la réception de SMS et textos.

## 8. Forte visibilité - Chauffeurs et véhicules

Les chauffeurs doivent porter des vêtements rétro-réfléchissants lorsqu'ils travaillent à proximité immédiate de véhicules en marche. Les chauffeurs doivent garder leurs feux de signalisation allumés en permanence, lorsque cela est autorisé par la loi.

## Partie B : Mesures de sécurité destinées au personnel d'encadrement

Cette partie traite des bonnes pratiques de sécurité destinées au personnel d'encadrement qui devraient être adoptées par les entreprises membres du CSI pour améliorer les performances de sécurité routière à long terme.

### 1. Direction et responsabilité

Les personnels d'encadrement, quel que soit leur niveau de responsabilité au sein de la société, doivent s'engager clairement et à titre personnel à prendre en charge tous les aspects de la sécurité au travail. En matière de sécurité routière, des responsables ont été désignés à tous les niveaux de l'échelle hiérarchique et leur rôle et responsabilité clairement définis.

### 2. Compétences et sélection des chauffeurs

Toute personne à qui il est demandé d'effectuer un travail nécessitant la conduite d'un véhicule doit être compétente, en bonne santé et capable de conduire en toute sécurité conformément à des critères prédéfinis.

### 3. Formation et évaluation des chauffeurs

Tous les chauffeurs effectuant des déplacements professionnels reçoivent une formation (préparatoire) initiale en conduite ainsi qu'une formation continue basée sur l'appréciation des risques. Une formation complémentaire peut être requise pour les environnements à haut risque et les véhicules spéciaux.

### 4. Sélection du véhicule approprié

Choisir le bon véhicule pour un déplacement précis, en tenant compte du type de voyage et de sa durée à la fois du point de vue du chauffeur et du véhicule, permettra de garantir de bonnes conditions de transport tout en minimisant les risques pour le chauffeur, le chargement et les autres automobilistes.

### 5. Entretien et révision du véhicule

Les entreprises doivent s'assurer que tous les véhicules sont en état d'emprunter les routes et qu'ils sont régulièrement révisés dans le cadre d'un programme d'entretien défini.

### 6. Vérification du véhicule avant le départ

Un système répertorie les vérifications et les contrôles nécessaires, leur fréquence et le nom de la personne les ayant effectués.

### 7. Enregistreurs de données de conduite (Mouchard ou Boîte Noire)

Les entreprises confrontées à des problèmes de comportement des chauffeurs ou celles présentes dans des zones géographiques à haut risque devraient envisager d'équiper les véhicules (leur appartenant, appartenant à un sous-traitant ou en location) d'un système de navigation ou d'un enregistreur des données de voyage, qui fournit des informations sur le déplacement destinées à être analysées puis retransmises aux chauffeurs et à leurs supérieurs.

### 8. Gestion de la circulation routière sur site

Un plan de gestion de la circulation routière existe sur tous les sites de la société, où il y a nécessité de séparer les individus des véhicules en marche.

## 9. Gestion des dangers liés aux déplacements

Les déplacements sur réseau public dans certains pays à haut risque particulièrement de nuit ou par mauvais temps sont évalués et des plans de contrôle des risques mis en place en cas de besoin.

# Annexe 1 : Comment faciliter l'application des mesures de sécurité

## Partie A : Guide de mise en œuvre des mesures de sécurité destinées aux chauffeurs

### Recommandations

#### 1. Vigilance et prévention de la fatigue

**Les chauffeurs ne doivent pas conduire de véhicule s'ils ne sont pas correctement reposés et en pleine possession de leurs moyens.**

Il est de la responsabilité des chauffeurs de ne se présenter à leur travail qu'après avoir pris suffisamment de repos. L'entreprise doit expliquer aux chauffeurs comment reconnaître la fatigue du conducteur et les problèmes de manque d'attention, et la façon de les combattre.

☞ Les entreprises doivent s'assurer que les systèmes de récompense mis en place n'incitent pas les chauffeurs à faire plus d'heures qu'il n'est conseillé, et donc à conduire en état de fatigue ou d'épuisement.

#### 2. Drogues et alcool

**Les chauffeurs ne doivent pas conduire lorsqu'ils sont sous l'emprise de l'alcool, de drogues ou de toute autre substance ou médicament, qui pourrait altérer leur capacité à conduire un véhicule en toute sécurité.**

Les chauffeurs doivent suivre ces instructions conformes aux dispositions locales et aux règles générales de l'entreprise relatives à l'usage de drogues et d'alcool.

#### 3. Ceintures de sécurité

**Tous les véhicules (propriétés de la société, fournis par contrat ou loués) doivent être équipés de ceintures de sécurité pour tous les occupants.**

**Les chauffeurs et les passagers de tous les véhicules doivent systématiquement mettre leur ceinture de sécurité lorsque le véhicule est en marche.**

Il est prouvé que l'utilisation d'une ceinture de sécurité offre une protection aux occupants d'un véhicule en cas d'accident. Le chauffeur doit donc s'assurer que tous les passagers ont bien mis leur ceinture de sécurité lorsque le véhicule est en marche.

☞ Les taxis, autobus et voitures dépourvus de ceintures de sécurité ne sont utilisés que s'il n'existe pas d'autre solution. Afin de limiter les risques, les sièges passagers situés à l'avant du véhicule (à proximité du pare-brise) ou à côté des sorties dans le cas de bus, ne doivent pas être occupés à moins que des ceintures de sécurité n'y soient installées.

L'utilisation d'éléments empêchant ou modifiant le fonctionnement normal des ceintures de sécurité est interdite.

Dans le cas de véhicules équipés de couchettes, un système homologué de protection doit être fourni et utilisé en cas d'utilisation de la couchette lorsque le véhicule est en marche.

#### 4. Passagers

Lors de déplacements professionnels, les chauffeurs ne doivent pas accepter de passagers sans l'autorisation de l'entreprise.

#### 5. Chargements

Les chargements transportés par véhicule doivent être correctement attachés. Ils ne doivent pas dépasser les limites de poids définies par le fabricant du véhicule ou celles définies à l'échelle nationale, si elles sont plus restrictives

#### 6. Respect des règles de circulation et des panneaux de signalisation (sur site et hors site)

Les chauffeurs doivent connaître et respecter le code de la route, ainsi que la législation et les règlements relatifs à la circulation (par exemple les limitations de vitesse, les panneaux stop, etc.) sur les lieux d'utilisation habituels du véhicule, ainsi que les endroits où seul un déplacement occasionnel est prévu.

#### 7. Téléphones portables et appareils émetteurs-récepteurs

L'utilisation de téléphones portables tenus à la main est interdite pendant la conduite d'un véhicule. Cette interdiction concerne également l'envoi ou la réception de SMS et textos.

L'écoute passive et la réponse à des services d'urgence via le dispositif mains-libres, les émetteurs-récepteurs ou la CB sont tolérées ; cependant leur utilisation doit être réduite au minimum et ne servir qu'à la communication et à la maîtrise des risques et dangers liés au trajet en cours.

☞ Les téléphones portables représentent une distraction qui augmente considérablement les risques d'accident. Le CSI considère que les appareils mains-libres, bien qu'autorisés dans beaucoup de pays, réduisent la vigilance au volant parce que les conversations sont source de distractions. Les entreprises membres sont encouragées à bannir l'usage des téléphones portables pendant la conduite, même en mains-libres.

#### 8. Forte visibilité - Chauffeurs et véhicules

**Les chauffeurs doivent porter des vêtements rétro-réfléchissants lorsqu'ils travaillent à proximité immédiate de véhicules en marche.**

Le port de tenues rétro-réfléchissantes est adapté au travail en bord de routes, dans les carrières, sur les routes empruntées par les transporteurs de la construction et dans les équipements mobiles installés sur sites.

Des tenues rétro-réfléchissantes en bon état permettent une certaine régulation de la circulation grâce au message de prévention sur la présence de chauffeurs à proximité ou sur la route qu'elles transmettent aux autres automobilistes.

☞ Les tenues rétro-réfléchissantes sont adaptées aux exigences de conduite de jour comme de nuit, grâce à l'association de tissus fluorescent et rétro-réfléchissant.

**Les chauffeurs doivent garder leurs feux de signalisation allumés en permanence, lorsque cela est permis par la loi.**

La conduite de jour avec phares allumés contribue à réduire le nombre d'accidents grâce à une meilleure visibilité du véhicule. Les feux de signalisation utilisés de jour doivent être suffisamment lumineux pour attirer et augmenter l'attention des véhicules venant dans en sens inverse, sans toutefois les éblouir.



## Partie B : Guide de mise en œuvre des mesures de sécurité destinées au personnel d'encadrement

### 1. Direction et responsabilité

Les personnels d'encadrement, quel que soit leur niveau de responsabilité au sein de la société, doivent s'engager clairement et à titre personnel à prendre en charge tous les aspects de la sécurité au travail. En matière de sécurité routière, des responsables ont été désignés à tous les niveaux de l'échelle hiérarchique et leur rôle et responsabilité clairement définis :

#### - Directeurs Généraux et comités de direction

Avant tout, le succès durable de tous les programmes de sécurité (dont ces directives de conduite routière font partie) dépend de l'implication réelle des Directeurs Généraux et des cadres dirigeants et de leur engagement et participation.

#### - Encadrement et responsables de la logistique

Le personnel d'encadrement et les responsables de la logistique sont chargés de la mise en place des bonnes pratiques recommandées.

#### - Fonction santé et sécurité

Les membres de la fonction santé et sécurité travaillent en étroite collaboration avec le personnel d'encadrement qu'ils assistent, forment et remettent en cause dans le but d'assurer le succès de cette initiative.

### 2. Compétences et sélection des chauffeurs

Les chauffeurs sont compétents, en bonne santé et capables de conduire en toute sécurité conformément aux critères prédéfinis. Le processus de sélection sert à :

- Vérifier que le candidat est titulaire de la classe de permis de conduire nécessaire à la conduite ou l'utilisation des véhicules (avec remorque) qui lui seront confiés (équipement mobile) ;
- Etudier l'historique des accidents ou des poursuites avant la sélection pour entretien ;
- Vérifier l'état de santé, la vue et l'aptitude à la conduite du candidat ;
- Vérifier la qualité des références du chauffeur et la validité de son permis de conduire ;
- Vérifier l'aptitude à la conduite et le comportement au cours de la phase de recrutement ;
- Evaluer les connaissances du chauffeur en matière de code de conduite local ou de code des autoroutes, s'il en existe un.

### 3. Formation et évaluation des chauffeurs

Tous les chauffeurs effectuant des déplacements professionnels reçoivent une formation (préparatoire) initiale en conduite ainsi que qu'une formation continue basée sur l'appréciation des risques. Une formation complémentaire peut être requise pour les environnements à haut risque et les véhicules spéciaux.

☞ Afin de faciliter la mise en place du programme de formation, il est recommandé d'évaluer et de former tous les chauffeurs de poids lourds qui effectuent plus de 16 000 km (10 000 miles) par an à titre professionnel (ou l'équivalent au prorata de la période de l'année considérée), conformément aux recommandations du SCI, en se basant sur l'évaluation des risques.

Un technicien d'usine mobile qui passe plus de 15 % de son temps de travail au volant (ou l'équivalent au prorata de la période de l'année considérée) doit également suivre ces modules de formation et d'évaluation.

Le programme de formation routière comprend les éléments suivants :

- Revue des politiques et normes de la société en matière de conduite ;
- Résumé des enseignements tirés des incidents et accidents passés ;

- Techniques de conduite préventive (distance de sécurité, mouvement des yeux et distance de concentration, anticipation, freinage) ;
- Techniques de gestion des risques liés à la route ;
- Prévention de la fatigue ;
- Effets dus à la prise de médicaments et à l'abus de substances toxiques ;
- Systèmes de protection des véhicules (ceintures de sécurité) et équipement de sécurité ;
- Révisions avant le départ et position de conduite appropriée ;
- Spécificités locales (dangers, réglementation et culture) liées à la conduite (dont sécurité personnelle) ;
- Evaluation des compétences et du comportement au volant d'après les rapports d'incident.

La nécessité d'un rafraîchissement des connaissances est évaluée à partir des compétences d'un chauffeur dans le domaine de la conduite et de l'évaluation des risques. Un programme d'entretien des connaissances est prévu à intervalles réguliers après la formation initiale. En cas de compétences et comportement au volant jugés non satisfaisants et à défaut d'amélioration au terme de la formation, les chauffeurs ne sont plus autorisés à conduire.

☞ La qualité du formateur et le contenu des cours doivent satisfaire aux critères et aux exigences de la société membre du CSI. En tant que membres du CSI, les entreprises s'engagent à :

- Avoir recours à un formateur interne qualifié ou un formateur accrédité auprès d'un organisme professionnel reconnu ;
- Personnaliser la formation et son contenu afin qu'ils répondent à ses propres besoins ;
- Revoir régulièrement le contenu de la formation pour en améliorer la qualité et la pertinence.

#### 4. Sélection du véhicule approprié

Choisir le bon véhicule pour un déplacement précis (en tenant compte du type de voyage et de sa durée à la fois du point de vue du chauffeur et du véhicule) permettra de garantir de bonnes conditions de transport tout en minimisant les risques pour le chauffeur, le chargement et les autres automobilistes.

Tous les occupants d'un véhicule doivent utiliser les ceintures de sécurité à trois points prévues (voir la rubrique sur la sécurité des chauffeurs - point 3), ainsi que les gilets rétro-réfléchissants fournis (voir la rubrique sur la sécurité des chauffeurs - point 8).

Les **véhicules légers** achetés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010 devront être vendus avec les équipements de base suivants correctement installés :

- Repose-têtes (sur tous les sièges) ;
- Airbags (au moins pour le conducteur) ;
- Rétroviseurs latéraux conducteur et passager ;
- Système antiblocage des freins.

☞ Les entreprises membres du CSI limitent l'utilisation du véhicule personnel de l'employé à des fins professionnelles, à moins que le dit-véhicule ne soit conforme aux bonnes pratiques exposées ci-dessus.

En fonction de la nature et des contraintes liées au déplacement, les entreprises devraient envisager l'utilisation des équipements de sécurité suivants pour les véhicules et pour les conducteurs de train leur permettant de mieux réagir face aux accidents et aux urgences :

- Extincteurs (si jugé approprié) ;
- Trousse de premiers secours et lampe torche ;
- Roue de secours et pneu appropriés ;
- Trousse à outils et pièces détachées (ampoules, fusibles, courroies de ventilateur) ;
- Triangles de présignalisation.

Les  **poids lourds**  (plus de 3,5 tonnes) neufs achetés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 devront être équipés des éléments ci-dessous. Les véhicules déjà en circulation seront équipés par ordre de priorité en fonction des évaluations risque/coût réalisées par la société.

- Rétroviseurs latéraux gauches et droits et rétroviseurs convexes anti angle mort (cf. dernières dispositions de l'Union européenne sur les rétroviseurs anti angle mort élargissant le champ de vision sur tous les véhicules neufs) ;
- Airbags (au moins pour le conducteur) ;
- Système antiblocage des freins ;
- Système d'activation de signal sonore en marche arrière (pour tout véhicule à visibilité limitée à l'arrière) ;
- Cales (pour les opérations courantes de chargement ou déchargement) ;
- Tachygraphe (appareil qui enregistre les distances parcourues par un véhicule et le temps de conduite) ;
- Patins de pédales en caoutchouc (par ex, embrayage et frein) pour éviter les pédales glissantes ;
- Dispositif de protection arrière contre les dommages liés à une collision arrière ou un impact au niveau du châssis (pour les véhicules supérieurs à 12,5 tonnes) ;
- Pneus avec profondeur de sculpture conforme au minimum exigée par la loi (pas de pneus rechapés sur les essieux) ;
- Dispositifs d'arrimage du matériel empêchant la libre circulation des équipements dans la cabine (ex : cric et outils) ;
- Pare-boue ;
- Signaux d'avertissement destinés aux cyclistes (si possible) ;
- Bâches destinées aux zones de chargement lorsque celles-ci sont situées sur le réseau routier public, pour limiter la poussière et les débris.

Lorsque qu'une étude de risque a démontré que le risque de retournement dû au terrain, au type de véhicule ou aux conditions de travail est supérieur à la normale, un dispositif de protection anti-retournement approprié doit être mis en place (en interne ou en externe). Les dispositions légales de protection anti-retournement doivent être respectées si elles sont plus contraignantes.

Aucun élément non attaché et susceptible de provoquer des blessures en cas d'accident ne doit se trouver dans le compartiment passager d'un véhicule. Tout véhicule qui ne dispose pas d'un espace de stockage doit être équipé d'un filet de protection du chargement ou d'un dispositif équivalent pour séparer la zone de stockage de la zone passager.

Lorsque la loi l'exige (par exemple en Afrique du Sud), une bande réfléchissante doit être collée autour du véhicule afin d'améliorer la visibilité nocturne.

## **5. Entretien et révision du véhicule**

Les entreprises membres du CSI doivent s'assurer que tous les véhicules sont en état d'emprunter les routes. Un véhicule bien entretenu roule mieux et consomme moins, tout en réduisant les dangers sur la route et les risques de panne.

Les entreprises doivent fournir un programme d'entretien du véhicule, incluant les vérifications quotidiennes et hebdomadaires faites par le chauffeur, ainsi qu'un calendrier d'entretien contenant des indications claires et la fréquence minimale entre les révisions. En cas d'obligation légale, les véhicules doivent passer les contrôles techniques mis en place par le gouvernement en échange d'un certificat d'inspection.

L'entretien fait l'objet d'un suivi régulier destiné à en assurer le niveau d'excellence. Il comprend le remplacement des pièces usagées sur les véhicules de société, en particulier les éléments essentiels pour la sécurité, comme les freins ou les pneus, et le contrôle de la solidité des pièces

ou des points faibles du véhicule. Ces contrôles permettent d'identifier les problèmes et les risques et de modifier les véhicules, les pièces détachées ou les programmes d'entretien en conséquence.

L'entretien et la révision « maison » ne doivent être confiés qu'à des personnes formées, compétentes et habilitées à le faire, et dans des zones d'entretien désignées. Le carnet d'entretien du véhicule fourni par le constructeur doit être utilisé.

☞ Les entreprises membres du CSI interdisent tous travaux d'entretien « amateur » effectués sur leurs sites par leurs propres chauffeurs ou par les chauffeurs de certains sous-traitants ou clients. Toute réparation d'urgence effectuée par des tiers doit être revue et validée par un mécanicien qualifié dès que possible.

## 6. Vérifications du véhicule avant le départ

Les véhicules doivent être inspectés et vérifiés régulièrement. Il existe un système pour répertorier les vérifications et les contrôles nécessaires, leur fréquence et le nom de la personne les ayant effectués. Ce récapitulatif doit être à la disposition de la direction en cas de besoin. (Arial 11)

Les vérifications avant le départ sont obligatoires pour toutes les entreprises. Elles permettent de s'assurer que le véhicule est en état de prendre la route. Ces vérifications sont effectuées par le chauffeur attitré du véhicule avant tout déplacement important, et renouvelées chaque jour si le voyage dure plus de 24 heures.

La vérification avant le départ consiste en un examen visuel :

- Des roues et des pneumatiques (ex : écrous et profondeur de sculpture) ;
- Des feux et réflecteurs ;
- Des fenêtres, rétroviseurs et essuie-glaces ;
- Du klaxon ;
- Du châssis, de la carrosserie et des circuits de fluides ;
- Des freins et du frein à main ;
- De la direction.

La vérification avant le départ doit avoir lieu dans de bonnes conditions d'éclairage afin qu'aucune anomalie ou défaut ne puisse échapper au contrôle. Le chauffeur doit remédier aux problèmes mineurs (comme la remise à niveau des fluides) et indiquer sur la check-list les vérifications effectuées sur le véhicule et les anomalies repérées. Les problèmes liés à la sécurité, comme la panne de frein, doivent être signalés et le véhicule immédiatement mis hors service jusqu'à ce que la panne soit réparée. Dans le but de faciliter ce processus :

- Les mécaniciens et les conducteurs doivent déclarer les problèmes constatés sur les véhicules ;
- Un système d'« étiquetage/verrouillage » du véhicule doit être mis en place pour tous les véhicules défectueux de sorte que n'importe qui peut identifier un véhicule mis hors service.

☞ Il est recommandé d'avoir un système de pilotage des vérifications avant le départ permettant d'en garantir la réalisation. Ce système permet également d'identifier certains oublis lors des contrôles effectués par les chauffeurs.

## 7. Enregistreurs de données de conduite (Mouchard ou Boîte Noire)

Les entreprises confrontées à des problèmes de comportement des chauffeurs ou celles présentes dans des zones géographiques à haut risque (en Afrique par exemple) devraient envisager d'équiper leurs véhicules d'un système de navigation ou d'un enregistreur des données de voyage, qui fournit des informations sur le déplacement destinées à être analysées puis retransmises aux chauffeurs et à leurs supérieurs.

Des informations telles que la vitesse, les accélérations et décélérations brutales, la route empruntée, les kilomètres ou les miles effectués et les heures de conduite sont enregistrées grâce au numéro ou à la clé d'identification du chauffeur.

Les systèmes de gestion des données comprennent les éléments suivants :

- Des procédures garantissant l'installation des systèmes de surveillance, leur bon fonctionnement, leur protection contre le vol et leur équipement d'alarmes adaptées aux conditions locales de conduite ;
- Les informations enregistrées par les moniteurs sont téléchargées, analysées puis renvoyées permettant ainsi à chaque chauffeur d'améliorer et de développer ses compétences. (Arial 11)

Une méthodologie basée sur l'étude des risques peut être utilisée pour progressivement lancer l'installation d'enregistreurs de données sur les véhicules dans le cadre de certaines activités commerciales.

## 8. Gestion de la circulation routière sur site

Un plan de gestion de la circulation routière existe sur tous les sites de la société, où il y a nécessité de séparer les individus des véhicules en marche.

Les contrôles suivants ont lieu sur les sites de la société :

- **Circulation / flux / plan de circulation** – correctement indiqués à l'entrée du site ;
- **Signalisation** - panneaux de signalisation lisibles avec règles générales de circulation, règles de conduite (céder le passage), réglementation propre au site (équipements de protection individuelle obligatoires), localisation des bureaux, limitations de vitesse, zones de stationnement et de demi-tour, zones interdites ;
- **Vitesse** - les limitations de vitesse doivent être clairement affichées en tout lieu du site et adaptées à ses spécificités ;
- **Eclairage** - les axes routiers, les voies piétonnes, les trottoirs et les zones de stationnement doivent être correctement éclairés afin d'améliorer la visibilité et accroître la sécurité des personnes et de leurs véhicules ;
- **Aires de stationnement et aires de repos pour les chauffeurs** - clairement délimitées et indiquées et suffisamment éloignées des routes principales et des zones dangereuses. Les véhicules doivent être stationnés dans les emplacements réservés à cet effet. Dans la mesure du possible, les véhicules doivent être garés de manière à ce que la sortie de l'emplacement se fasse en marche avant ;
- **Zones piétonnes** - les zones et voies piétonnes sécurisées doivent être clairement indiquées et identifiées afin que les individus soient en permanence séparés des véhicules en marche ;
- **Talus - Protection des bas côtés** - La protection des rives réalisées avec des matériaux de carrière doit avoir une hauteur correspondant au diamètre de pneu le plus grand avec un minimum de 1,5 m. Un talus en enrochement doit avoir une hauteur égale au diamètre de pneu le plus grand et être consolidé avec du matériau inerte. Un talus plus élevé doit être installé aux endroits où il y a une forte probabilité qu'un véhicule traverse le talus existant ;
- **Accès routiers (carrières de granulats)** - dans le cas de circulation à sens unique (voie unique), la voie doit être 2,5 fois plus large que la largeur du véhicule. Pour les axes de circulation à double sens (2 voies), la voie doit être 3,5 fois plus large que la largeur du véhicule. Ce facteur est porté à 4 fois la largeur du véhicule dans les virages et les angles ;
- **Priorité** - à tout moment et quelle que soit la circulation, priorité doit être donnée aux plus gros camions et aux chargeuses, que le camion soit ou non en cours de chargement ;
- **Marche arrière - réduction de l'utilisation de la marche arrière** grâce à des voies à sens unique ou des zones désignées de demi-tour. Lorsque l'utilisation de la marche arrière est indispensable, les risques associés doivent être étudiés et des mesures préventives mises en place, telles que :

- Feux de recul, rétroviseurs convexes, système de télévision à circuit fermé (CCTV), signal sonore de marche arrière et systèmes optionnels de capteurs arrière (possibilité de capteurs à ultra sons) ;
- Désignation de zones de marche arrière suffisamment grandes avec protection des bas côtés.
- **Communication** - création d'un système simple de communication et de protocoles réduisant le besoin d'accès aux sites mobiles ;
- **Sensibilisation et formation** - la formation en orientation et sécurité destinée aux employés, entrepreneurs, clients et tout autre visiteur sur le site doit comporter des informations sur le plan de circulation du site et les autres règles de sécurité et de circulation qui lui sont propres :
  - Port des ceintures de sécurité en tout temps ;
  - Aucune révision non autorisée de camion sur le site ;
  - Interdiction de dormir sous ou à proximité de véhicules en stationnement ;
  - Interdiction d'utiliser des appareils munis d'écouteurs type iPod ou MP3.

☞ Il doit être clair pour toute personne pénétrant dans l'enceinte de la société (employés, entrepreneurs, clients et prestataires de services) que la conduite sur le lieu de travail répond aux mêmes exigences, voire à des exigences plus strictes que la conduite sur le réseau public.

## 9. Gestion des dangers liés aux déplacements

Le risque d'accident de la route est plus important lorsque chauffeurs et véhicules circulent pendant de longues heures, particulièrement dans les environnements hostiles ou dangereux des pays émergents. Il est recommandé à toutes les entreprises membres du CSI de revoir leur stratégie générale en matière de logistique et d'établir si des changements au niveau des modes de transport, type de véhicule ou système de livraison et d'approvisionnement peuvent permettre de réduire l'exposition aux risques liés à la conduite sur route, sans pénaliser les résultats de la société.

Lorsque le déplacement est nécessaire, tous les risques doivent être évalués, en particulier ceux associés aux longs voyages, à la conduite de nuit, l'utilisation de routes et zones à risques, aux conditions météorologiques, etc. Un plan de gestion de voyage prenant en compte l'évaluation des risques peut être mis en place au besoin et le déplacement planifié pour garantir de bonnes conditions et des heures de travail décentes.

Le plan de gestion de voyage permet de garantir que ;


- Un responsable de voyage a été désigné (par ex : le chef d'équipe) ;
- Un briefing a lieu avant le déplacement entre le chauffeur et le chef d'équipe pour discuter de tout changement concernant : l'itinéraire, les arrêts, les dangers, les chargements, les personnes et les plans B en cas d'urgence en cours de route (ex : procédures en cas de panne) ;
- L'itinéraire est clairement établi sur carte ;
- Les risques potentiels liés à la conduite, comme les croisements dangereux, sont identifiés à l'avance et tiennent compte de l'état du terrain, de l'heure de la journée, des conditions météorologiques, des zones sensibles connues (points noirs), des limitations de vitesse et des périodes de vacances (particulièrement lorsqu'elles sont synonymes de jeûne ou de consommation excessive d'alcool) ;
- Le choix du bon véhicule pour le déplacement se fait en fonction des dangers identifiés ;
- Seuls des chauffeurs confirmés et détenteurs des permis correspondant au type de véhicules utilisés sont choisis ;
- Le chauffeur et le responsable du voyage disposent de moyens de communication appropriés et établissent un protocole de communication (ex : contact à destination ou contact permanent avec le véhicule si la responsabilité court depuis le point d'origine) ;
- Des contrôles sont effectués sur les véhicules avant le départ (voir la rubrique « Vérifications avant le départ ») ;

- Des pauses sont prévues ;
- Une estimation de l'heure d'arrivée est effectuée et transmise aux personnes à destination. Au cas où le chauffeur n'arrive pas à l'heure prévue, un plan d'urgence doit être déclenché.
- Tous les déplacements effectués de nuit ou dans des conditions de visibilité réduite doivent systématiquement faire l'objet d'une étude des risques et être soumises à approbation préalable de la direction. L'évaluation des risques doit inclure le risque de présence de neige, poussière, fumée, brouillard, fortes pluies, menaces à la sécurité et exigences locales de conduite ;
- Les chauffeurs doivent être en bonne santé mentale et physique, avec une attention particulière donnée aux dernières heures travaillées, aux récentes périodes de sommeil et à l'heure de la journée ;
- Le chauffeur comprend parfaitement qu'il doit rendre compte au responsable ou planificateur du voyage de la conclusion de son déplacement.

En cas de stationnement, tous les efforts doivent être faits pour garer le véhicule de sorte que la sortie de l'emplacement se fasse en marche avant. Avant de démarrer, le chauffeur doit s'assurer que personne n'est en train de dormir, de se reposer ou de se prélasser en-dessous ou à proximité du véhicule.

La société doit consulter les chauffeurs lorsqu'elle prévoit de nouveaux déplacements et encourager les échanges d'information, ce qui permet d'identifier et de réduire les risques connus ou potentiels liés aux voyages.

Lorsque la situation l'exige, les entreprises doivent travailler avec les autorités ou les agences locales pour améliorer la sécurité du réseau routier et la signalétique.

 Les supérieurs, planificateurs de voyages et les employés ne doivent en aucun cas autoriser ou inciter les chauffeurs à se dépêcher ou à prendre des risques inacceptables.

## Annexe 2 : Conseils de gestion des transporteurs

Dans le cadre de nombreuses opérations, le recours à des sous-traitants pour le transport de produits et matériaux peut représenter un risque important pour l'organisation. Les transports hors site effectués par des transporteurs peuvent constituer de sérieux défis en termes de contrôle et de gestion de la sécurité, dont il faut sérieusement se préoccuper. En effet, un déplacement effectué par un sous-traitant peut occasionner des accidents ou des blessures chez le transporteur ou des tierces personnes.

Le CSI est persuadé que la sécurité de tous sera améliorée si les entreprises de transport sous contrat mettent en place les mêmes bonnes pratiques de sécurité au volant dans le même délai général de 5 ans.

*Alors qu'il est clairement établi que le sous-traitant est responsable de l'introduction de ces pratiques au sein de ses équipes et activités, l'entreprise membre du CSI devrait encourager l'adoption par le transporteur de ces bonnes pratiques dans le cadre de la gestion du contrat de service, à condition que ces encouragements n'aillent pas à l'encontre des contrats locaux ni n'engagent potentiellement la responsabilité de l'entreprise membre du CSI.*

Plus précisément, il est recommandé aux entreprises membres du CSI de s'assurer que le thème de la sécurité au volant du transporteur :

- Fait partie des pré-qualifications requises du sous-traitant ;
- Figure dans la rubrique objet et définition du contrat ;
- Est intégrée à la phase préliminaire d'évaluation des risques ;
- Fait régulièrement l'objet d'une évaluation durant la réalisation du contrat ;
- Fait partie de l'évaluation post-contrat.

Les règles de procédure décrites ci-dessus sont conformes au document du CSI sur la gestion et l'usage recommandé pour le sous-traitant des bonnes pratiques de sécurité routière. Des informations plus détaillées sont disponibles dans ce document.

Dans le cadre du processus d'évaluation d'un sous-traitant et de sa capacité à fournir des services dans le domaine des transports, les membres du CSI peuvent solliciter l'aide des départements clé de leurs organisations comme le juridique ou les achats. Ces départements peuvent contribuer à la bonne marche de l'activité économique en ajoutant dans la négociation des contrats les exigences de l'entreprise en matière de sécurité de routière, de résultats et d'assurance. Ils peuvent également adapter ou modifier les contrats et fournir conseils et assistance en cas de besoin de reconnaissance des risques.

Les critères suivants sont recommandés pour la sélection des sous-traitants et des transporteurs :

- La société contractante a une politique de sécurité routière qui :
  - Nécessite la conformité à la législation en vigueur ;
  - Est adaptée à la nature et à l'échelle des risques de l'organisation ;
  - Tient compte des exigences particulières des clients ;
  - Démontre son engagement pour l'amélioration des résultats en matière de sécurité routière.
- La société contractante a des procédures de gestion de la sécurité routière :
  - Les chauffeurs doivent être formés, accrédités et médicalement aptes à la conduite de véhicule ;
  - Les chauffeurs doivent être reposés et vigilants ;
  - Les véhicules doivent être inspectés et les défauts corrigés ;
  - Des procédures de réponse d'urgence doivent être prévues en cas d'incident sur le véhicule ;
  - Les risques liés aux déplacements doivent être évalués et les contrôles appropriés effectués ;
  - Les résultats des chauffeurs doivent faire l'objet d'un traitement adéquat (récompenses/sanctions).



## Annexe 3: Lexique

<b>Sous Traitant</b>	Individus, sociétés ou instance sous contrat avec un member du CSI pour une intervention ou un travail particulier ou bien pour une courte durée (intervention spécifique) ou surd u long terme (comme les transporteurs ou les equips de maintenance)
<b>Entreprise membre du CSI</b>	Une société qui est membre du CSI
<b>Lieux d'une entreprise du CSI</b>	Tout site ou lieu qu'il soit la propriété ou soit exploité par une entreprise membre du CSI
<b>Formation Chauffeurs</b>	Programme de formation pour garantir que les chauffeurs sont qualifiés et aptes à conduire des véhicules lourds – Le programme comprend un mélange de cours théoriques sur les poids lourds et des validations réelles sur route
<b>Chauffeur</b>	Personnes qui conduisent des véhicules dans le cadre de l'activité de la société
<b>Protection des bas côtés (Sites de carrières)</b>	La protection des bas côtés peut être réalisée à l'aide de rails de sécurité ou réalisée à l'aide de matériaux adaptés comme des matériaux de découverte – Les rochers ne forment pas une protection de bas côtés appropriée mais peuvent être utilisés pour délimiter les voies de transport sur les zones plates de carrière. Les protections des bas côtés doivent avoir une hauteur minimum de 1.5 m (5 pieds) ou du rayon d'une roue, c a d le demi diamètre d'une roue ou la hauteur du pont en prenant le plus grand des deux. La forme du talus de protection doit être telle que le véhicule ne puisse pas l'escalader et le franchir
<b>Employé</b>	Une personne directement employée par une entreprise MEMBRE du CSI. Cela peut être à temps plein, temps partiel ou en tant qu'intérimaire.
<b>Poids Lourd</b>	Tout véhicule de plus de 3.5 tonnes à chassis fixe ou semi remorque . Cela inclut les véhicules de livraison à l'extérieur tels que citernes de ciment, camions malaxeurs ainsi que les véhicules sur sites tels véhicules de transport de matière comme les dumpers et camions qu'ils appartiennent à l'entreprise ou à des sous traitants.
<b>Gestion des risques de voyages</b>	Une procedure de gestion garantissant que tous les possibilités d'évaluer les voyages, de correctement minimiser les risques soit documentée et appliquée.
<b>Permis de conduire</b>	Un document officiel identifiant personnellement une personne et autorisant cette dite personne à conduire des véhicules de la classe concernée à l'intérieur du site et sur les voies publiques.
<b>Vehicules Légers</b>	Vehicules (comprenant les mini bus) de moins de 3.5 tonnes – Comprend les véhicules personnels et utilitaires utilisés dans le cadre de l'activité de la société et les véhicules extérieurs sous contrat pour effectuer des livraisons entre sites ou pour le compte de la société
<b>Voie publique</b>	Une route accessible au public, mais extérieure à l'enceinte du site.

<b>Véhicule de location</b>	Un véhicule de location est un véhicule qui n'appartient pas à la société qui est loué pour une période de temps spécifiée. Cela inclut les contrats court terme les contrats longue durée pour véhicules légers. Cela inclut les contrats de sponsoring de véhicules.
<b>Tachygraphe</b>	Un équipement qui associe les fonctions de contrôle de <a href="#">temps</a> et de <a href="#">vitesse</a> . Adapté aux véhicules à moteur, un tachygraphe enregistre la vitesse du véhicule et s'il est au mouvement ou à l'arrêt. Il peut être aussi utilisé pour enregistrer les heures de conduite sur un véhicule. (Noter – Tachygraphe ne doit pas être confondu avec Tachymètre qui est un instrument utilisé pour contrôler la vitesse de rotation d'un moteur)
<b>Système de communication Emetteur Récepteur</b>	Un système de communication Emetteur Récepteur est un équipement utilisé pour une communication électronique entre deux ou plusieurs personnes ; cela comprend les téléphones portables (cellulaires ou satellites), les CB et les textos
<b>Radios</b>	Un équipement, autre que téléphone portable, utilisé pour des communications Emission reception à distance
<b>Enregistreur de données de conduite</b>	Un système mécanique ou électronique d'enregistrement qui récupère les données clés suivantes pour les chauffeurs: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Heures de conduite des chauffeurs.</li> <li>• Vitesse.</li> <li>• Accélérations violentes.</li> <li>• Décélérations violentes.</li> </ul> On considère que la plupart des "Tachygraphes" remplissent ces fonctions minimum.
<b>Cale roues</b>	Cales en matériau robuste placées derrière les <a href="#">roues</a> d'un véhicule pour prévenir tout mouvement éventuel. Les cales sont placées pour la sécurité en plus de mettre les <a href="#">freins</a> . La partie basse est parfois garnie de caoutchouc pour améliorer l'adhérence au sol. Les automobiles ont en général un <a href="#">frein de parking</a> sur les roues arrières. Si l'essieu arrière est soulevé du sol avec seulement le frein de parking enclenché, le véhicule peut rouler sur les roues avant et bouger. Caler les roues avant évite ce risque.
<b>Heures travaillées</b>	Toute heure travail payée incluant les pauses de travail.



Secretariat  
 4, chemin de Conches  
 CH-1231 Conches-Geneva  
 Switzerland

Tel: +41 (0)22 839 31 00  
 Fax: +41 (0)22 839 31 31

E-mail: [info@wbcsd.org](mailto:info@wbcsd.org)  
 Web: [www.wbcsd.org](http://www.wbcsd.org)

WBCSD North America Office  
 1744 R Street NW  
 Washington, DC 20009  
 United States

Tel: +1 202 420 77 45  
 Fax: +1 202 265 16 62

E-mail: [washington@wbcsd.org](mailto:washington@wbcsd.org)

WBCSD Brussels Office  
 c/o Umicore  
 Broekstraat 31  
 B-1000 Brussels  
 Belgium

E-mail: [brussels@wbcsd.org](mailto:brussels@wbcsd.org)