

LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL





INTRODUCTION : Mme Isabelle HOCHART, Directrice AISMT13

[VIDEO SSTI](#)

FIL ROUGE : Mme Chloé BRAULT, IPRP AISMT 13



PROGRAMME

I. Risque routier, les chiffres et les définitions

- Hélène CAPONI, Ingénieur Conseil, CARSAT



II. Management du risque routier et responsabilités de l'employeur

- Mourad TATAH, Médecin du Travail, ST-Provence



III. Facteurs accidentogènes et prévention

- Manon TERRIS, Infirmière en Santé au Travail, ASTBTP 13



IV. Accompagnement possible des Services de Santé au Travail

- Sandrine MULLER, Responsable du Pôle Technique, GIMS



V. Présentation du Centaure

- Sébastien BONALUMI, Chargé de relations entreprises, Centaure



VI. Risque routier et les 2 roues

- Charles SOLER, Médecin du Travail, ST-Provence



Stands SSTI, Centaure, et Ateliers « parcours simulation alcool et cannabis »



PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER/ PLANS DE MOBILITE

| Chiffres et définitions



ACCIDENT TRAVAIL

- Pour le travail (« mission »)
- lien de subordination
- Article L 411-1 du Code de la Sécurité Sociale

ACCIDENT TRAJET

- Pour aller au travail
- lien de subordination non établi
- Article L 411-2 du Code de la Sécurité Sociale

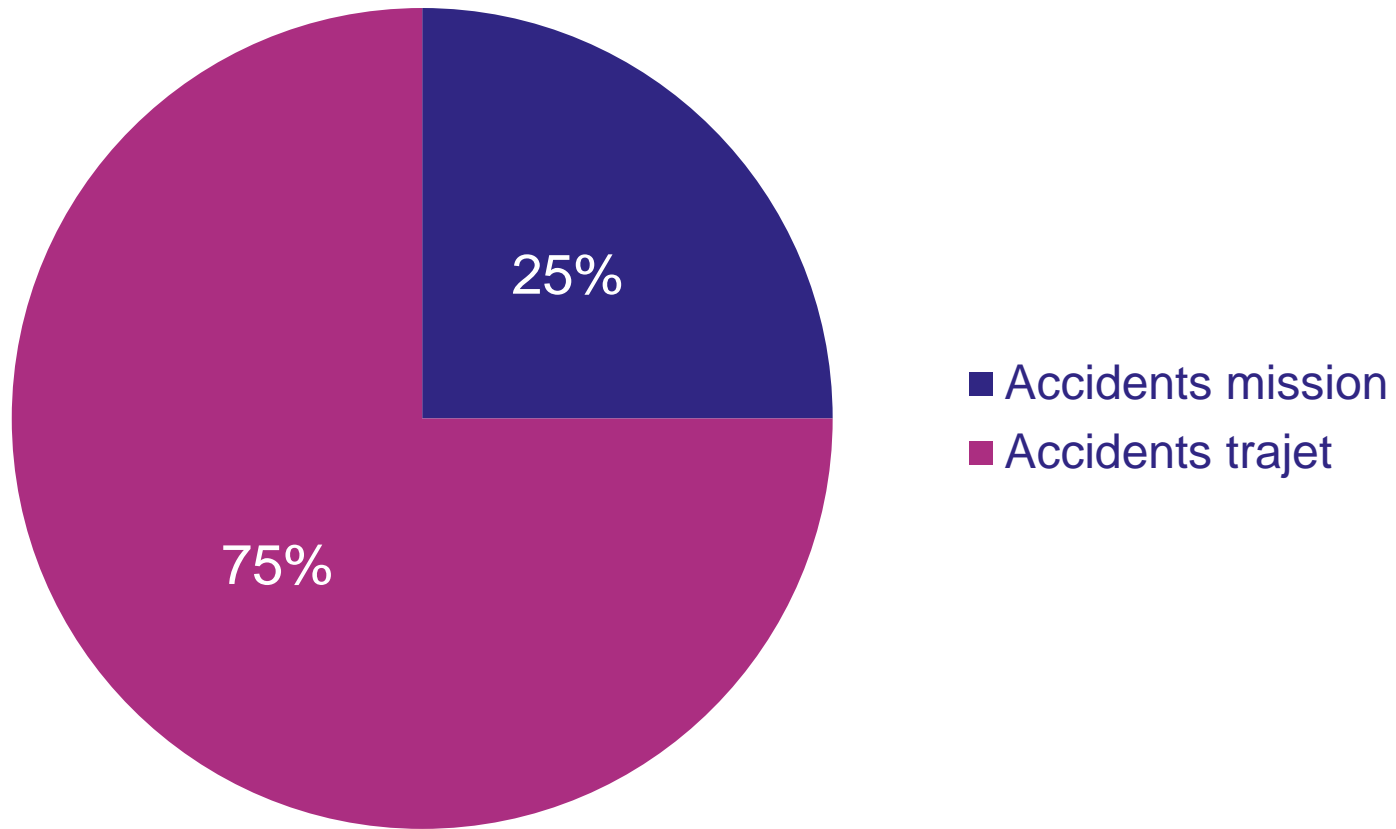


CHIFFRES (*)

() chiffres relatifs au Régime Général de la SS - sont comptabilisés les accidents routiers significatifs c'est-à-dire avec au moins 4 jours d'arrêt prescrits – caractérisation du caractère routier de l'accident par nouvel algorithme Santé Publique France – pas de comparaison possible avec les chiffres risque routier publiés avant 2015 – chiffres 2017*



RISQUE ROUTIER PACA/CORSE – POIDS RESPECTIF MISSION/TRAJET



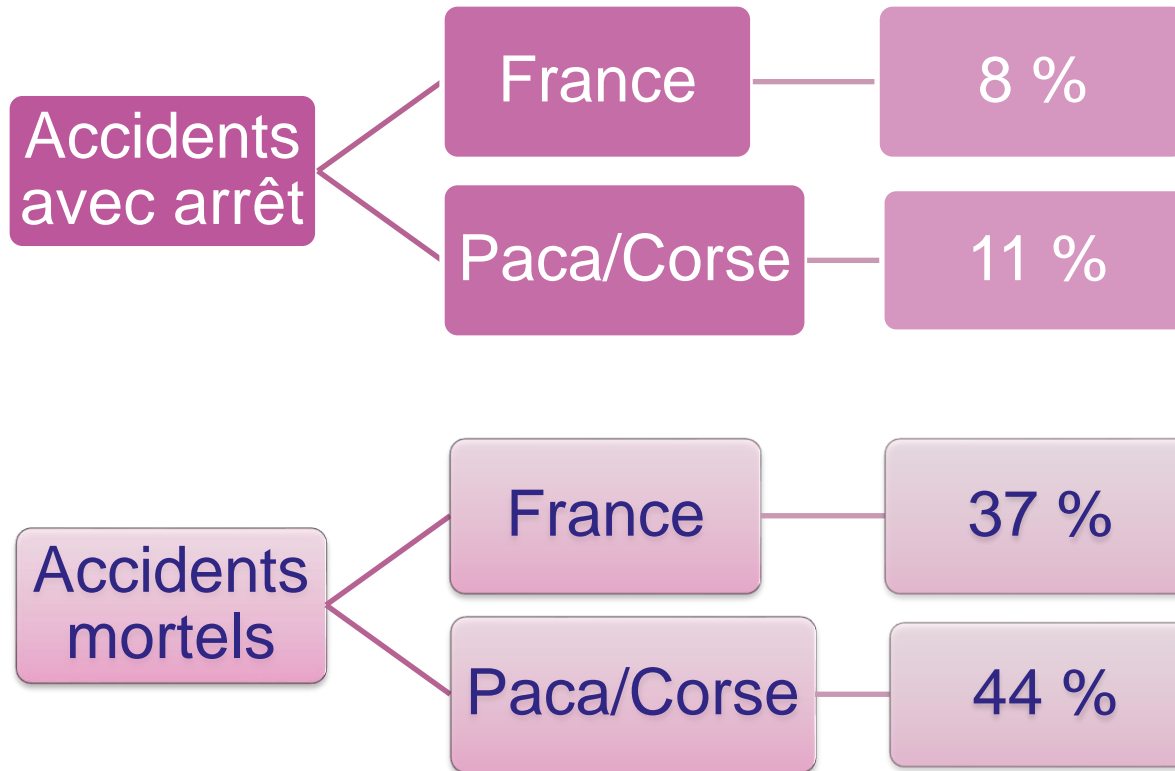


PART DU RISQUE ROUTIER DANS LA SINISTRALITÉ EN PACA/CORSE

Accidents routiers mission	Accidents routiers trajet	Total accidents routiers de salariés
3% des Accidents travail	55% des Accidents trajet	11% du total des accidents de salariés
5% des IPP travail	55% des IPP trajet	16% du total des IPP
17% des décès travail	96% des décès trajet	44% des décès de salariés



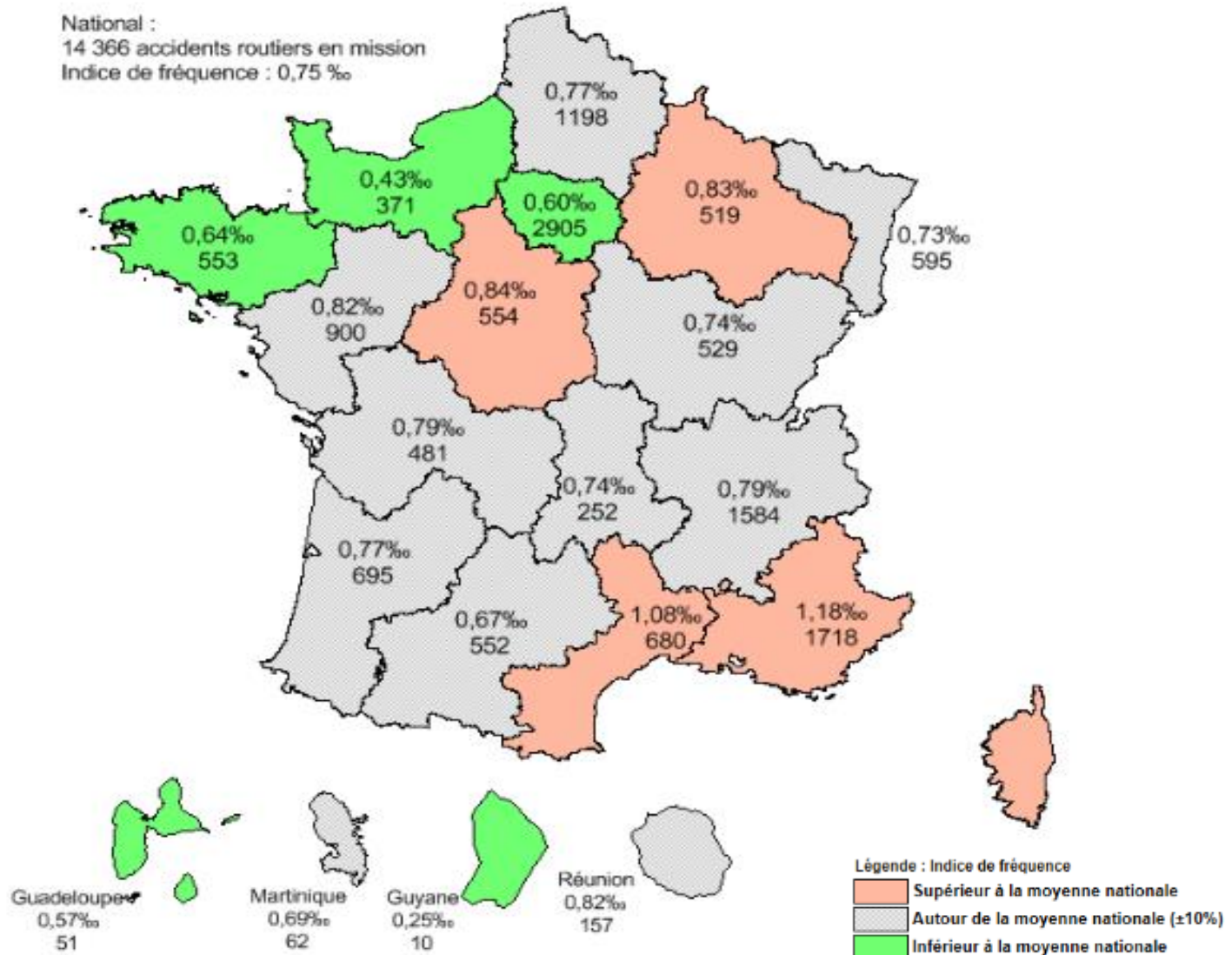
PART RR - COMPARATIF RÉGIONAL/NATIONAL





COMPARATIF RÉGIONAL/NATIONAL INDICE DE FRÉQUENCE MISSION

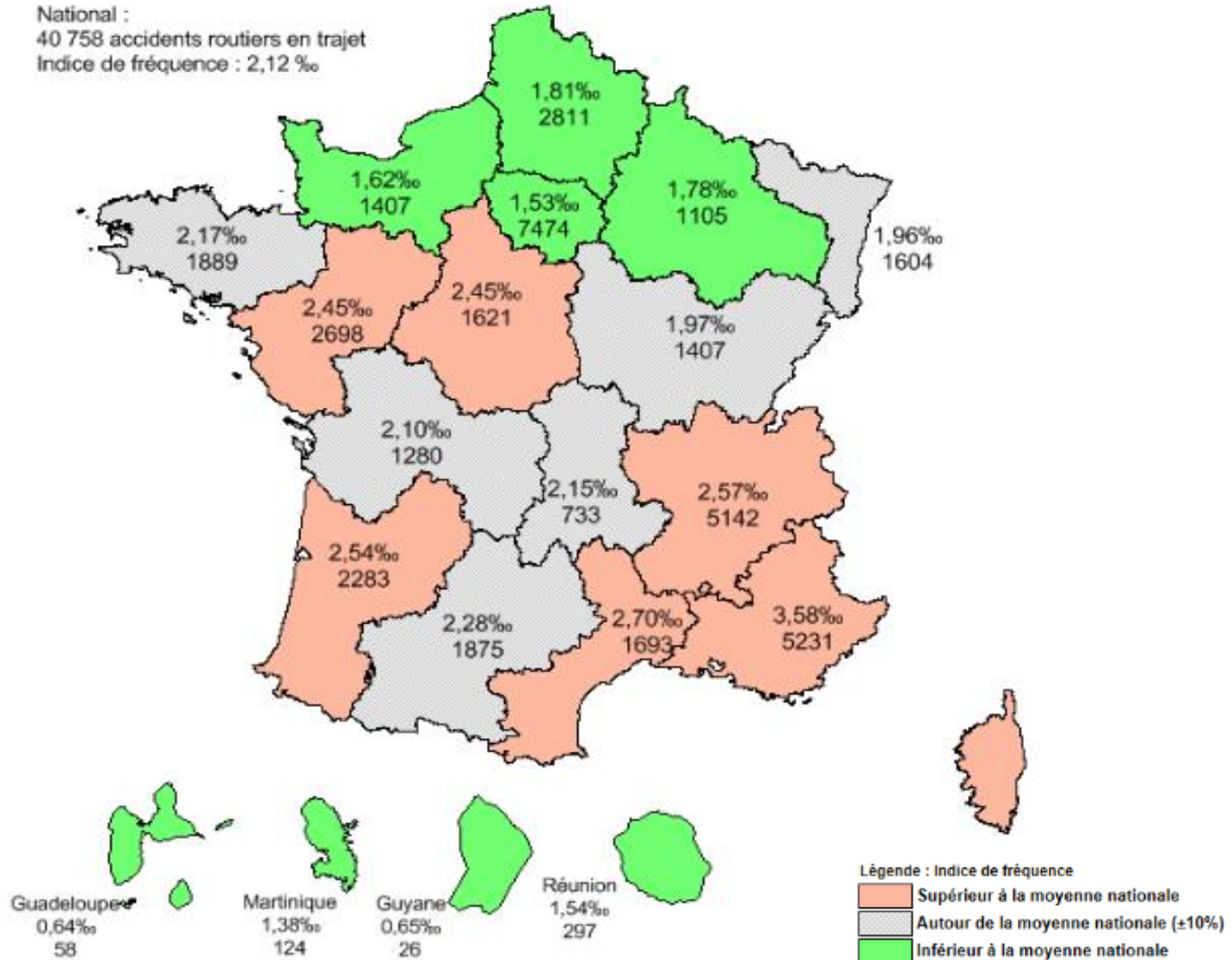
National :
14 366 accidents routiers en mission
Indice de fréquence : 0,75 ‰





COMPARATIF RÉGIONAL/NATIONAL INDICE DE FRÉQUENCE TRAJET

National :
40 758 accidents routiers en trajet
Indice de fréquence : 2,12 ‰





ZOOM PAR ACTIVITÉ EN PACA/CORSE MISSION

Code APE	Accidents Mission	Accidents Trajet	Total
Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	12%	1%	4%
Restauration de type rapide	6%	3%	3%
Transports routiers de fret de proximité	5%	1%	2%
Aide à domicile	4%	3%	3%
Transports routiers de fret interurbains	3%	1%	1%
Ambulances	3%	1%	1%
Transports urbains et suburbains de voyageurs	3%	0%	1%
Activités des agences de travail temporaire	3%	4%	4%
Enseignement de la conduite	2%	0%	1%
Nettoyage courant des bâtiments	2%	2%	2%
Restauration traditionnelle	2%	6%	5%
Administration publique générale	2%	2%	2%
Transports routiers réguliers de voyageurs	2%	0%	1%
Activités de sécurité privée	2%	2%	2%
Travaux de maçonnerie générale et gros œuvre de bâtiment	2%	1%	1%

ZOOM PAR ACTIVITÉ EN PACA/CORSE TRAJET



(*)

CTN	Libellé CTN	SE	Salariés	TJ avec arrêt	Décès	Indice de Fréquence
A	Métallurgie	9 635	95 480	571	2	6,0 IFN : 3,7
B	Bâtiment et Travaux Publics	32 320	129 245	497	3	3,8 IFN : 3,0
C	Transports, eau, gaz, électricité, livre et communication	24 261	178 314	1 032	4	5,8 IFN : 4,3
D	Services, commerces et Industries de l'alimentation	42 307	238 100	1 907	4	8,0 IFN : 6,3
E	Chimie, caoutchouc, plasturgie	742	24 285	103	0	4,2 IFN : 2,9
F	Bois, ameublement, papier-carton, textile, vêtement, cuirs et peaux, pierres et terres à feu	3 008	18 212	105	0	5,8 IFN : 3,6
G	Commerces non alimentaires	49 065	187 201	1 116	4	6,0 IFN : 4,3
H	Activités de Service I (administrations, assurances, banques, enseignement privé...)	29 331	301 169	1 488	1	4,9 IFN : 3,9
I	Activités de Service II (santé, nettoyage, travail temporaire...)	30 563	279 752	2 520	5	9,0 IFN : 7,3
Total CTN		221 232	1 451 758	9 339	23	6,4 IFN : 4,8
Catégories particulières, bureaux		1 893	12 691	158	0	
Total		223 125	1 464 449	9 497	23	6,4

(*) RR ET AUTRE



ZOOM PAR ACTIVITÉ EN PACA/CORSE TRAJET

(*)

Top 15 APE*

Code APE	Libellé Code APE	Nb TRAJET avec arrêt	Effectif	% des TJ
5610A	Restauration traditionnelle	470	44 879	5%
8610Z	Activités hospitalières	395	55 842	4%
7820Z	Activités des agences de travail temporaire	377	59 874	4%
8810A	Aide à domicile	360	17 587	4%
8411Z	Administration publique générale	226	62 914	2%
8121Z	Nettoyage courant des bâtiments	224	23 772	2%
4711D	Supermarchés	215	21 257	2%
5510Z	Hôtels et hébergement similaire	205	27 869	2%
4711F	Hypermarchés	189	24 953	2%
8710A	Hébergement médicalisé pour personnes âgées	143	17 028	2%
6419Z	Autres intermédiations monétaires	140	19 221	1%
5310Z	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	126	12 306	1%
8010Z	Activités de sécurité privée	123	16 137	1%
8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	122	12 057	1%
4520A	Entretien et réparation de véhicules automobiles légers	90	11 565	1%
Total		3 405	427 261	36%

* Activité principale exercée
Carsat Sud-Est - SNTRP 2018

(*) RR ET AUTRE



ZOOM PAR DEPARTEMENT EN PACA/CORSE

TRAJET (*)

Répartition par département

Hors bureaux et catégories particulières

TJ avec arrêt : 654
IP (dont décès) : 60
Décès : 1
Salariés : 141 565 [10 %]
Sections d'établissements : 22 154 [10 %]
Indice de Fréquence : 4,6

TJ avec arrêt : 103
IP (dont décès) : 13
Décès : 1
Salariés : 34 636 [2 %]
Sections d'établissements : 7 211 [3 %]
Indice de Fréquence : 3,0

TJ avec arrêt : 174
IP (dont décès) : 13
Décès : 1
Salariés : 38 068 [3 %]
Sections d'établissements : 7 160 [3 %]
Indice de Fréquence : 4,6

TJ avec arrêt : 4 511
IP (dont décès) : 386
Décès : 9
Salariés : 611 620 [42 %]
Sections d'établissements : 75 478 [34 %]
Indice de Fréquence : 7,4

TJ avec arrêt : 2 073
IP (dont décès) : 176
Décès : 8
Salariés : 319 682 [22 %]
Sections d'établissements : 50 548 [23 %]
Indice de Fréquence : 6,5

TJ avec arrêt : 1 382
IP (dont décès) : 160
Décès : 3
Salariés : 221 902 [15 %]
Sections d'établissements : 41 369 [19 %]
Indice de Fréquence : 6,2

TJ avec arrêt : 229
IP (dont décès) : 33
Décès : 0
Salariés : 43 148 [3 %]
Sections d'établissements : 8 544 [4 %]
Indice de Fréquence : 5,3

TJ avec arrêt : 213
IP (dont décès) : 45
Décès : 0
Salariés : 41 137 [3 %]
Sections d'établissements : 8 768 [4 %]
Indice de Fréquence : 5,2

(*) RR ET AUTRE

ZOOM MOYENS CONCERNES PACA/CORSE



MOYEN CONCERNE		Accidents mission	Accidents trajet	Total régional
1201 : Véhicules poids lourds: camions (transport de charges), bus et autocars (transport de passagers)	Camions remorques, semi-remorques-transport de charge	5%	1%	2%
	bus, autocars, transport de passagers	2%	1%	1%
	Autres types de véhicules poids lourds + non précisés	5%	1%	2%
1202 : Véhicules légers - charges ou passagers	Voitures	32%	42%	39% (national 44%)
	Camionnettes, fourgons	1%	0%	1%
	Tracteur routier sans remorque	0%	0%	0%
	Autres types de véhicules légers + non précisés	3%	2%	2%
1203 : Véhicules - deux, trois roues motorisés ou	Motocycles, vélomoteurs, scooters	14%	21%	19% (national 14%)
	Bicyclettes, patinettes	2%	3%	3%
	Autres véhicules deux ou trois roues + non précisés	1%	0%	1%
1204 : Autres véhicules terrestres: skis, patins à	Equipements de déplacement à pieds (skis, patins à roulettes ...)	0%	0%	0%
	Autres types de moyens de déplacement terrestre + non précisés	0%	0%	0%
1299 : Autres véhicules terrestres connus du gro	Autres véhicules terrestres connus du groupe 12 mais non listés ci-dessus	21%	16%	17%
9999 : Autres agents matériels hors groupe 12	Autres	15%	12%	13%
Total général		100%	100%	100%



LA MOBILITÉ =UN ENJEU DE SÉCURITÉ ET DE SANTE

➤ Accidents de la route (mission et trajet)

❖ 1ère cause d'accidents mortels au travail

➤ Mobilité

❖ Conséquences immédiates sur les conditions de réalisation du travail (fatigue et stress dus aux retards, aux urgences, aux temps d'intervention réduits par des déplacements...)

❖ Conséquences différées sur la santé des salariés (lombalgies, TMS...)



TEXTES ET RESPONSABILITES



Contexte réglementaire - Prévention du Risque Routier

Risque mission (lien de subordination)
Articles L 4121-1 à 5 / R 4121-1 du code du travail

OBLIGATION

Depuis 1991

- Evaluation des risques
- Prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé des salariés de son entreprise

Depuis 2001

Formalisation
Document Unique EVRP

Pénalité : Amendes (R 4741-1) / caractérisation de faute inexcusable

**Risque
Trajet**

**Code de bonnes pratiques
adopté par les partenaires
sociaux en 2004**

**Incitation à évaluer et
mettre en place actions de
prévention**

Concernées: toutes les entreprises quelle que soit leur taille

Visée : santé/sécurité au travail



Contexte réglementaire - Plan de Mobilité

Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17/8/2015
Titre III - Chapitre III – article 51

Objectif : « optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise » - Visée environnementale – Code des transports

Obligation à compter du **1/1/2018** pour toutes les entreprises regroupant plus de **100 salariés** sur un même site situées dans le périmètre d'un **Plan de Déplacement Urbain**

Transmission : Autorité Organisatrice de la Mobilité compétente (AOM)

Plan de mobilité inter-entreprises pour entreprises sur un même site

Pénalité: pas de soutien possible technique et financier de l'ADEME sur tout autre sujet en cas de non respect



Contenu du plan de mobilité – Extrait de la Loi

- Le plan de mobilité « évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions, un plan de financement, un calendrier de réalisation des actions, précise les modalités de son suivi... »
- « Le programme d'actions peut comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'auto-partage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises »



2 obligations réglementaires et 1 recommandation qui se rejoignent pour les plus de 100 salariés

- Une nécessaire convergence de 2 politiques publiques actée dans le livre blanc « Prévenir le risque trajet domicile-travail » de février 2012
- Le réseau Assurance Maladie/Risques Pros promeut et soutient au sein de l'entreprise une démarche cohérente et coordonnée avec le double objectif de réduire l'impact environnemental et le risque AT
(brochure ED6202 « Plan de mobilité et sécurité durables » mai 2015)

Plus concrètement...

La loi fixe le cadre mais pas les modalités (voir bibliographies spécifiques ou se rapprocher d'acteurs conseils)



DOUBLE SYSTÈME DE DROIT

- Le respect du code de la route s'impose au salarié (regardé comme un conducteur)
- ...mais le conducteur agit en mission pour le compte de l'employeur qui doit s'assurer que (code du travail):
 - ✓ le salarié peut respecter le code de la route
 - ✓ les conditions du déplacement garantissent la sécurité du salarié



COMMENT FAIRE EN PRATIQUE?



PRINCIPES DE BASE POUR LA PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER MISSION

- L'employeur:
 - ❖ fixe « les règles du jeu » (contrat travail, règlement intérieur, consignes...) et donne les moyens
 - ❖ les fait connaître à ses salariés
 - ❖ s'assure de leur application possible et effective
- Le salarié:
 - ❖ les applique ou fait part de sa difficulté à les appliquer



POINT CLE EVALUATION DU RISQUE ROUTIER MISSION (APPLICABLE TRAJET)

Evaluer son risque routier de manière pertinente

- = pas juste une ligne RR dans un Document Unique
- = nécessité de faire s'exprimer les salariés



POINT CLE PREVENTION DU RISQUE ROUTIER

MISSION (APPLICABLE TRAJET)

La prévention du RR doit passer par des mesures techniques et organisationnelles

= il ne suffit pas de sensibiliser ou former les conducteurs



Approche plan de mobilité - Opportunité pour construire ou renforcer la prévention du risque routier

Même facteur clé de réussite:

- Volonté et engagement de la direction

Méthodologie similaire:

- Démarche projet (avec un pilote)
- Démarche managériale et participative
- Phases du projet : préparation avec définition des objectifs, diagnostic, plan d'actions, suivi des résultats

Des plans d'actions pouvant à la fois contribuer à la réduction pollution et risque

- **Regarder la composante risque dans les actions prévues**
- **Prévoir les actions spécifiques risques sans lien direct avec les objectifs environnementaux**

Diagnostic

- Analyse des déplacements entre le domicile et le travail et des déplacements professionnels
- **Intégrer les questionnements spécifiques risques**



Exemples d'actions convergentes naturellement ou à rendre convergentes

- Eviter ou limiter les déplacements (télétravail, télé/visioconférences, restauration sur place, services de proximité, éviter horaires avec coupures...)
- Organiser le travail (horaires flexibles, décalage des pics d'activité dans une zone...)
- Donner la priorité aux moyens de déplacement les plus sûrs (report modal vers les transports en commun, vers la marche à pied ou le vélo avec une **attention à la sécurisation des itinéraires...**)
- Favoriser le co-voiturage **en sécurité** (incitation sur compétences conducteurs, sécurité zones de dépose ...)



Exemples d'actions spécifiques risque routier (non exhaustif)

- Des communications mobiles gérées en mission (protocole de communication)
- Des accès à l'entreprise sécurisés
- Des véhicules en bon état et en adéquation avec l'activité
- Des déplacements mieux maîtrisés (itinéraires, météo, horaires)
- Un salarié informé et formé aux risques spécifiques de son activité sur la route
- ...



PRINCIPES GÉNÉRAUX DE PRÉVENTION (EXTRAIT **ART L 4121-2 CT**)

- Éviter les risques
- Evaluer les risques qui ne peuvent pas être évités
- Combattre les risques à la source
- Adapter le travail à l'homme
- Tenir compte de l'état d'évolution de la technique
- Remplacer ce qui est dangereux par ce qui l'est moins
- Planifier la prévention...en y intégrant technique et organisation du travail
- Priorité aux mesures de protection collective plutôt qu'individuelles
- Donner les instructions appropriées aux travailleurs



LISTE DE DOCUMENTS CONSULTABLES (NON EXHAUSTIVE) POUR PREVENIR LE RISQUE MISSION

Documents régionaux consultables sur www.carsat-sudest.fr:

- 1.« Risque Routier et Règlement Intérieur - Principes et préconisations de base »
- 2.DT50 « Employeurs et salariés – Conduire ou téléphoner il faut choisir! »

Documents INRS consultables sur www.inrs.fr :

- 0.Dossier web « risque routier »
 - 1.ED 6329 « le risque routier en mission – guide d'évaluation des risques » nov. 2018
 - 2.ED6046 « Choisir son VUL »
 - 3.ED6055 « Le carnet de suivi des VUL »
- 4.Plusieurs brochures et dépliants sectoriels



BIBLIOGRAPHIE MOBILITE/TRAJET (NON EXHAUSTIVE)

Plans de mobilité:

- 1. Guide de la FAPM et du GART « Plans de mobilité – Définition et aide à la mise en œuvre » sept 2017**
- 2. Guide « Réussir son Plan de Déplacement Entreprise » de la région Ile de France**
- 3. Guide « Un plan de mobilité dans mon entreprise » Association Réseau Action climat France**

Documents Assurance Maladie Risques Professionnels:

- 0. Dossier web INRS « risque routier »**
- 1. Prévenir les accidents routiers de trajet – texte adopté le 28/1/2004**
- 2. Brochure ED6202 « Plan de mobilité et sécurité durables »**



Historique réglementaire mobilité

Une incitation légale depuis :

- 1982

Loi LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (PDU)

- 1996

Loi LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie

- 2000

Loi SRU: Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain

- 2004

Le Plan Climat nomme explicitement les PDE avec des objectifs de réalisation

(traduction de l'engagement international du Protocole de Kyoto de 1997 stabilisation des émissions de gaz à effet de serre au niveau de 1990 pour la période 2008 - 2012)

- 2007 - en PACA

Des PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) par arrêté préfectoral - obligation de réaliser un PDE pour les entreprises de +250 salariés sur 3 ans



Acteurs Conseils (non exhaustif)

Plan de mobilité :

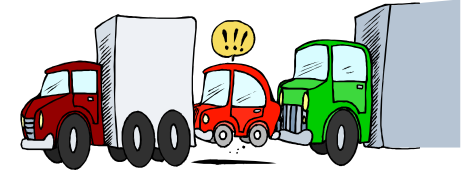
- AOM (pour AMP, conseil en mobilité: Luis RIBEIRO: luis.ribeiro@ampmetropole.fr)
- CCI (pour CCIMP, Jean-Baptiste DAVID: jean-baptiste.david@ccimp.com)
- Cabinets conseils

Prévention du Risque Routier :

- Carsat Sud-Est – Prévention DRP
- Services de Santé au Travail , OPPBTP
- Associations
- Cabinets conseils



Merci de votre attention



RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Volet Management

Outils pour les encadrants et employeurs

Dr M. TATAH



Les responsabilités de l'employeur

Réactions de stress

- **L'employeur : juridiquement responsable de la sécurité et de la santé des salariés (CDI, CDD, intérimaires)**

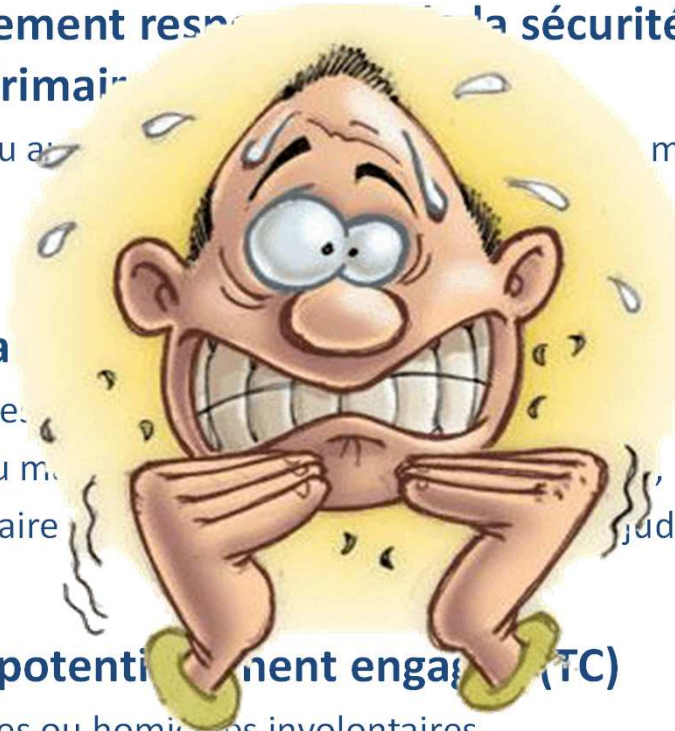
- obligation de résultats ou autre motif de licenciement en matière de sécurité
- Lien de subordination

- **Droit Social : responsabilité de l'employeur (TGI, prud'hommes)**

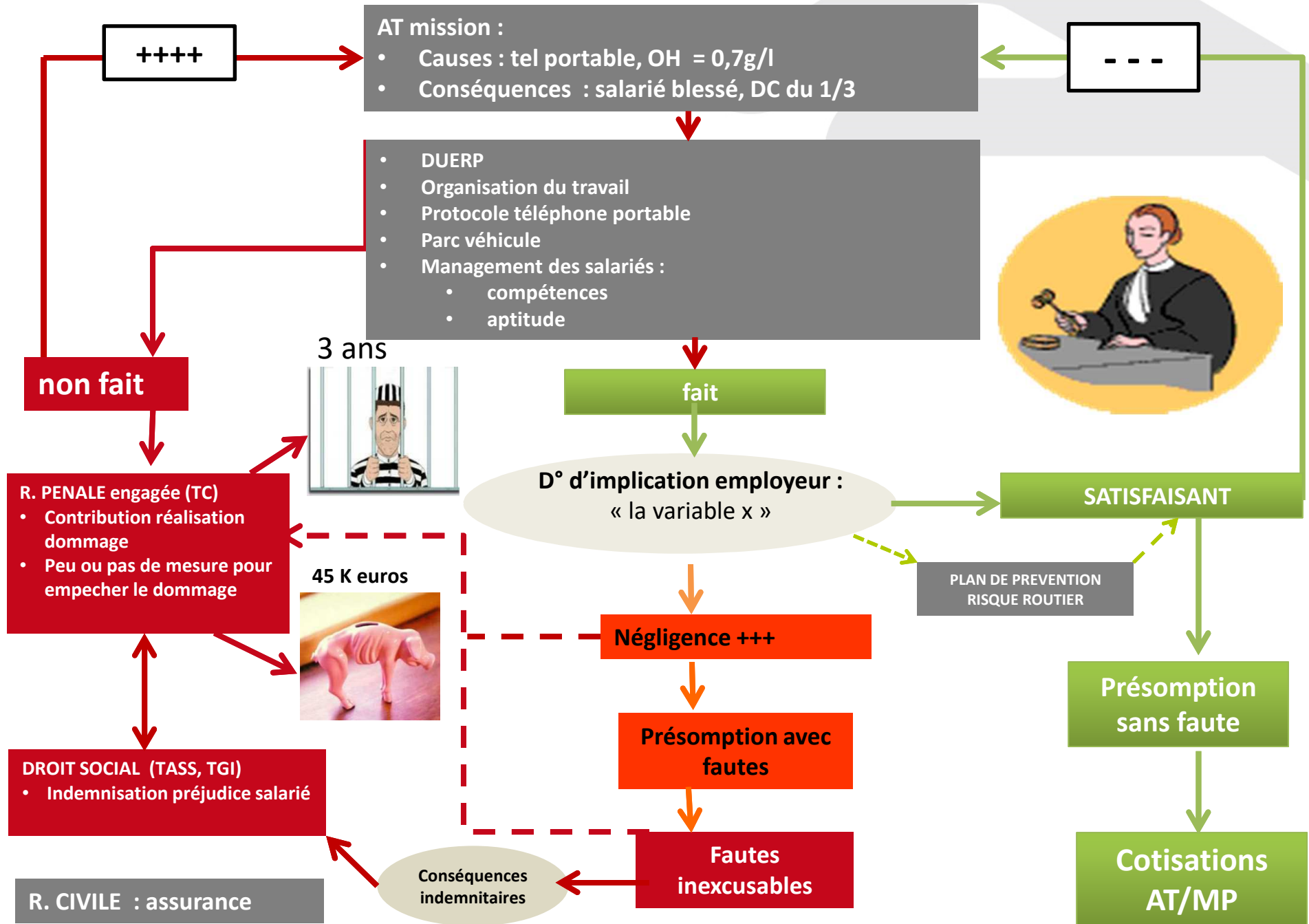
- Concernant un salarié blessé
- Faute inexcusable liée au manquement de l'employeur
- Réparation complémentaire des préjudices subis

- **Responsabilité pénale potentiellement engagée (TC)**

- Si accident avec blessures ou homicides involontaires.
- Amende (45 k€ maximum) et/ou peine d'emprisonnement (3 ans max)



Risque Routier Mission : responsabilités de l'entreprise



LA DÉMARCHE DE PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER EN « MISSION »

Comment mettre en place un plan de prévention Risque routier ?

- Engagement de la direction sur 3 volets
- Faire un état des lieux
 - Evaluation des risques : tableau de bord incident / accident
 - Evaluation des quatre managements
- Elaboration d'un plan d'action prévention : outils à disposition de l'employeur
 - Mettre en place une action prévention sur les SPA
 - élaborer un protocole d'utilisation du téléphone portable
 - revoir son DUERP (fiches repère)
 - mettre en place un plan prévention spécifique VUL
 - réviser son règlement intérieur...
- Mise en œuvre des mesures
- Evaluation des actions

ENGAGEMENT DE LA DIRECTION

- Inciter l'entreprise à travailler sur 3 volets :
 - collectif,
 - management,
 - aide

Evaluation du risque dans l'entreprise

- Indicateurs de sinistralité
 - Traçabilité des incidents : culture de prévention
 - Nombres d'AT
 - mission
 - accidents de trajet
 - avec et sans arrêt
 - Indicateurs de morbidité :
 - AT avec IPP
 - Indicateurs de mortalité :
 - AT mortel
 - trajet et mission

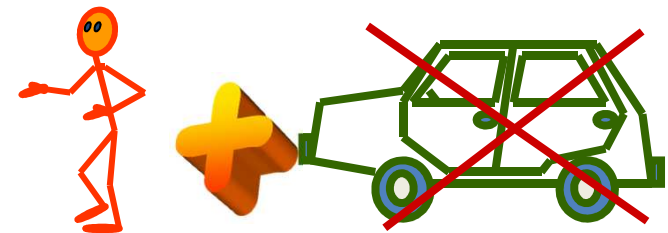
Evaluation des 4 M*

1. Le management des déplacements
2. Le management du parc des véhicules
3. Le management des salariés :
 - Compétences
 - Aptitude (prévention des troubles du comportement)
4. Le management des communications

* : Comment établir un plan de prévention du risque routier : SP 1182 – février 2012

1. Management des déplacements

- solutions adaptées ?
 - **télétravail, visio / audio conférences, chatbox...**
- moyens de transport moins accidentogènes ?
 - **trains, avion, TC...**
- Anticipation et rationalisation des déplacements
 - **Ampleur ? : progiciel d'organisation d'itinéraire**
 - **temps de déplacement ?**
 - **conditions météorologiques ?**
 - **voies les plus sûres (autoroutes, mieux que route, ...) : télépéage...**
 - **nuitées d'hôtel plutôt que de faire l'élastique**



2. Management du parc de véhicules

Les véhicules sont-ils appropriés aux missions ?

- Équipements
 - **Sécurités Passives, Actives**
 - **aménagement : conduire le + sécurisé possible : 4X4, pneus spécifiques...**
- bon état de fonctionnement :
 - **périodicité des vérifications adaptée aux conditions d'utilisation...**
- procédure de signalement des problèmes détectés par les conducteurs ...

ETAT DES LIEUX DANS L'ENTREPRISE

2. Management du parc de véhicules

Cas particulier des Véhicules Utilitaires Légers ?

- Equipements de sécurité spécifiques
 - témoin de surcharge, airbag passager, pneumatiques adaptés...
 - séparation habitacle / marchandises
- transport des marchandises dans des conditions de sécurité :
 - limitation du poids,
 - Arrimage,
 - Aménagements spécifiques :
 - ❖ fixation bouteilles gaz,
 - ❖ étagères étanches produits : éviter les mélanges
 - ❖ aération-ventilation ...



3. Management des salariés

Managements des compétences ?

- Perfectionnement à la conduite, en priorité pour :
 - les « grands rouleurs »
 - les conducteurs de véhicules utilitaires spécifiques
- Formations
 - post-permis
 - Formation aux gestes de premiers secours

Aptitude à la conduite ?

- Prévention des troubles du comportement :
 - lien médecin du travail
 - Volet aide (affichage, information en intra entreprise, poste de reclassement...)
- Prévention du mésusage des SPA (Substances Psycho Actives)

4. Management des communications

- Proscrire l'usage du téléphone mobile en conduisant * ?
 - Besoins réels en communication pendant la conduite ?
 - Élaboration d'un protocole partagé ?



*** : commission AT et MP : prévention du risque routier, texte du 5/11/2003 (RBP)**

DÉMARCHE DE PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER EN TRAJET

6 principes essentiels *

1. Limiter les déplacements des salariés
 - Restaurant d'entreprise, réfectoire
 - Eviter le fractionnement des prises de poste
 - Organiser le télétravail ...

* **Commission AT et MP : prévention des accidents routiers trajet, texte 28/01/2004, (RBP)**

DÉMARCHE DE PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER EN TRAJET

2. Inciter à utiliser les transports collectifs :

- Organisation par l'entreprise
- Aménagement / flexibilité des horaires
- Information offres de transports publics et différence de coût
- Covoiturage

3. Aménager les accès à l'entreprise :

- Balisage, fléchage, éclairage
- Organisation circulation interne
- Parkings suffisant
- Miroir de visibilité (croisement, sortie de l'entreprise...)

DÉMARCHE DE PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER EN TRAJET

4. Inciter les salariés à veiller au bon état du véhicule

- Vérification état des véhicules
- Campagnes d'information : éclairage, pneus, organes essentiels de sécurité
- Négociation des prix avec des garages proches...

5. Aider les salariés à préparer leur trajet

- Aménagement concerté des horaires
- Accès aux informations sur les conditions de circulation
- Repérage des zones à risque (aménagement infrastructures...)

6. Informer et sensibiliser les salariés au risque trajet

- Campagne sensibilisation / journée d'information
- Actions ciblées de formation : distance de sécurité, téléphone au volant, mésusage SPA, fatigue au volant, vitesse...

Elaboration d'un plan d'action prévention : les outils à disposition de l'employeur

Un risque dans le risque !!! :
mettre en place une action de prévention sur le risque S.P.A.

- Intimement lié au risque routier
 - **Alcool : l'une des 1 ères causes de mortalité sur la route**
 - **Comment aborder cela en même temps que le risque routier :**
- Outils pratique : la mallette employeur : [MALETTE EMPLOYEUR SPA 2018.pdf](#)



Elaboration d'un plan d'action prévention : les outils à disposition de l'employeur

Élaboration d'un protocole d'utilisation du téléphone portable

- Instaurer un protocole entre Direction et salariés : consensus
 - **Précision des conditions d'utilisation du tél portable en mission**
 - ❖ message d'accueil lors de la conduite,
 - ❖ Activation du renvoi automatique des appels,
 - ❖ communications : véhicule à l'arrêt uniquement,
 - ❖ fixation de plages d'appels sur des temps de pause « conduite »,
 - ❖ personnalisation des sonneries,
 - ❖ activation application « mode de conduite » :
 - ❖ smartphone, iphone....
- En l'absence d'un protocole de communication !
 - **Rappeler l'interdiction d'utilisation du tél portable au volant.**
 - **A-t-il pour autant satisfait à ses obligations de sécurité ??.**



Elaboration d'un plan d'action prévention : les outils à disposition de l'employeur

Elaborer ou mettre à jour son DUERP

- Réaliser ou mettre à jour la fiche d'entreprise
 - **Contact**er son SST
- Travailler sur le DUERP
 - en s'appuyant sur des fiches repère spécifiques du risque routier :
 - [FICHE REPERE DEPLACEMENT MISSION.pdf](#)
 - [FICHE REPERE CIRCULATION INTERNE.pdf](#)
- Élaborer un plan d'action
 - **Spécifique** à l'entreprise
 - **Plan d'action** Risque Routier ets ...

Elaboration d'un plan d'action prévention : les outils à disposition de l'employeur

Choisir et mettre en place un Protocole de suivi de VUL

- D'après Le livre blanc :
- Comment choisir son VUL
 - [choix VUL.pdf](#)
- Exemple de protocole de suivi :
 - [protocole de suivi de VUL](#)



Elaboration d'un plan d'action prévention : les outils à disposition de l'employeur

Élaborer un Règlement intérieur adapté

- contrôle de Validité du permis de conduire
- utilisation du téléphone portable
- mésusage des substances psycho actives
- Respect du Code de la route

- [Extrait RI d'une entreprise : risque mission](#)

RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Facteurs accidentogènes et prévention

M.TERRIS IDEST



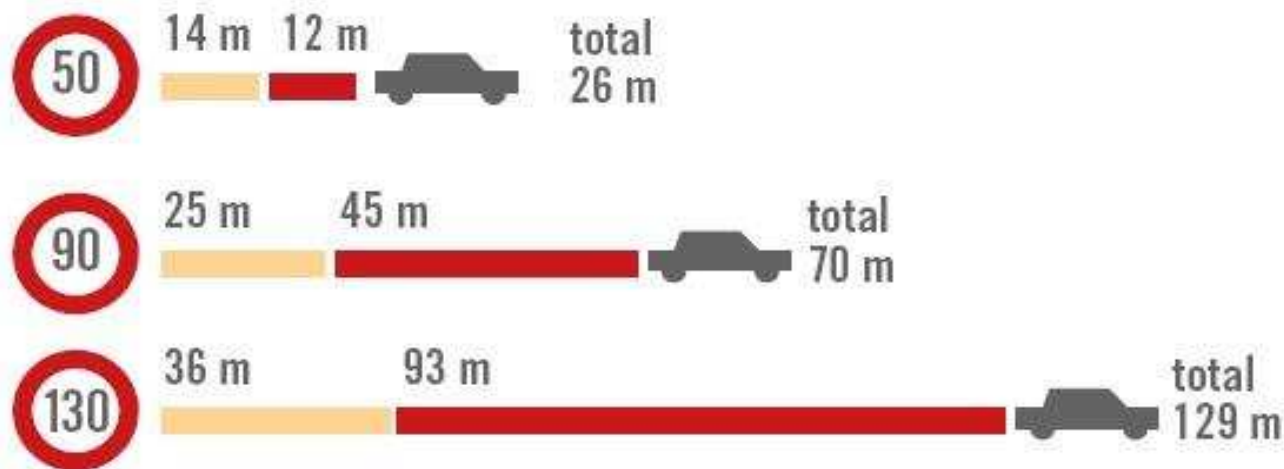
FACTEURS ACCIDENTOGENES

1. VITESSE
2. ALCOOL
3. DROGUES
4. MEDICAMENTS
5. TELEPHONE AU VOLANT
6. FATIGUE AU VOLANT
7. FACTEUR AGGRAVANT

1. VITESSE

Concerne 1 décès sur 3

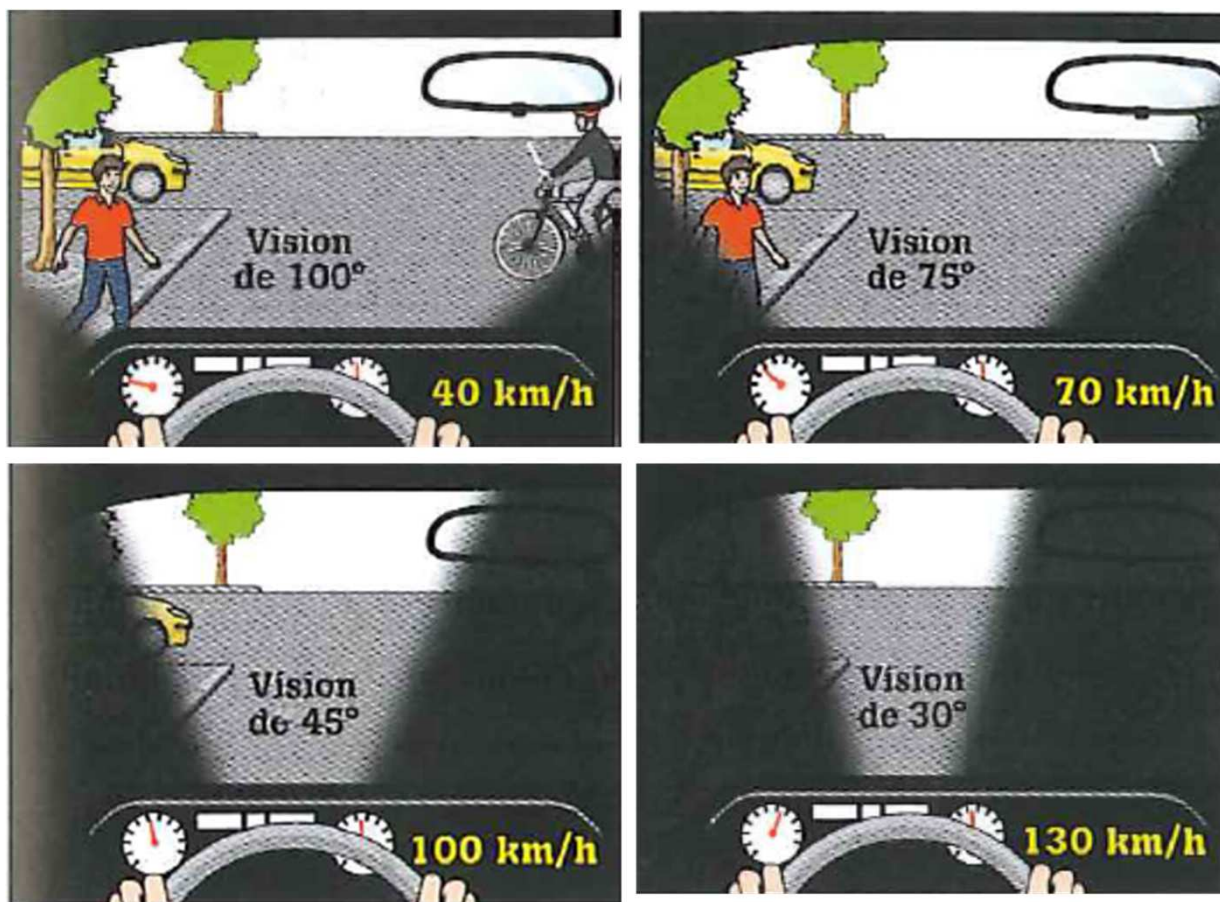
DISTANCES D'ARRÊT EN FONCTION DE LA VITESSE



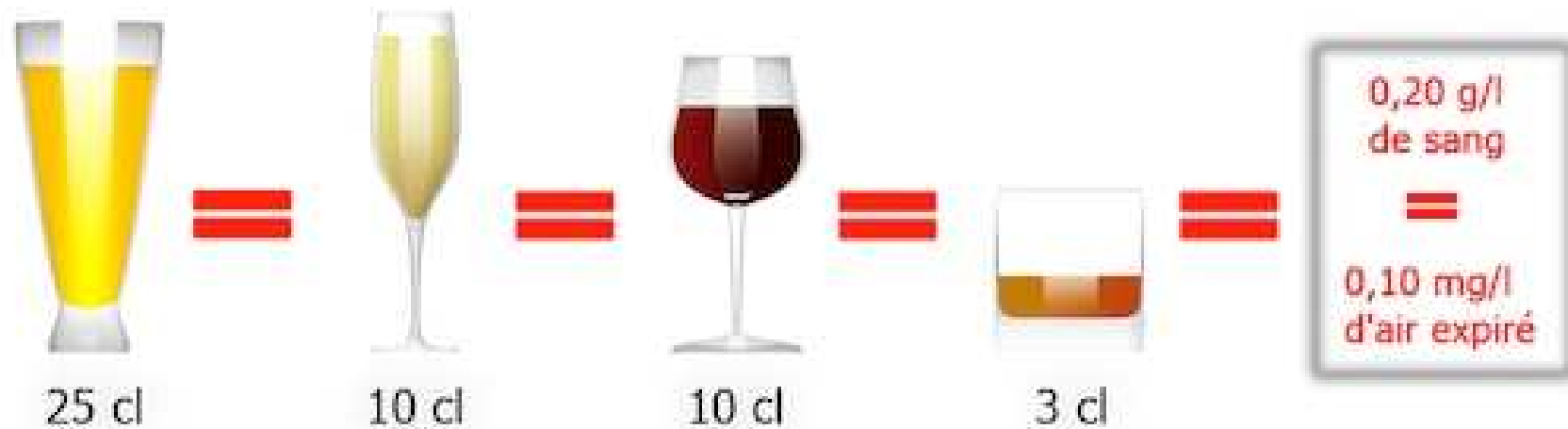
Distance parcourue pendant le temps de réaction (une seconde).

Distance moyenne de freinage sur sol sec et horizontal (elle peut être doublée sur route mouillée ou en cas de glissement).

Champ visuel et vitesse

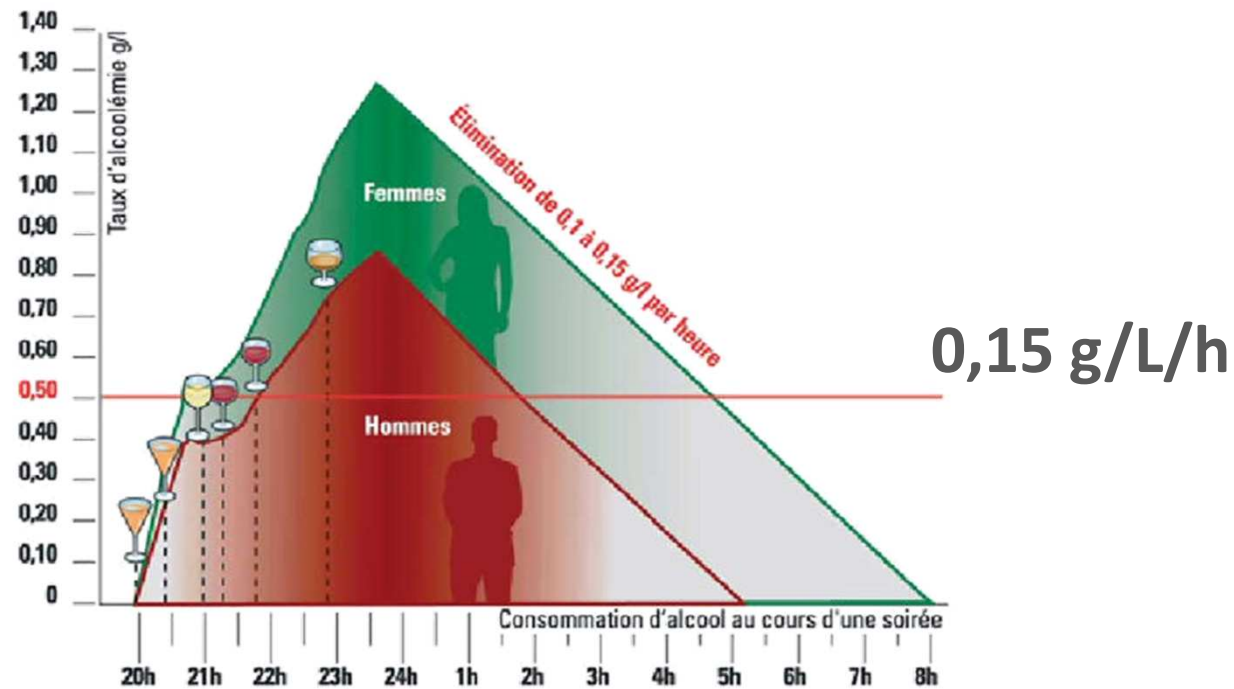


2. ALCOOL



- Taux maximum autorisé pour la conduite : 0,50 g/L de sang
- Dès le 1^{er} verre : champ visuel réduit, baisse de vigilance, difficultés à évaluer les distances

2. ALCOOL : élimination



Problématique de la consommation du weekend,
De la veille au soir...

3. DROGUES

- Conduite sous l'emprise de stupéfiants = 23 % accidents mortels

- ALCOOL + CANNABIS

=

RISQUE X 15



4. MEDICAMENTS

- Altération de la vigilance

Classe I

Conduite autorisée, information du patient et précautions



Classe II

Pas de conduite groupe lourd*



Classe III

Pas de conduite*



* Sauf dérogation commission médicale des permis de conduire

5. TELEPHONE AU VOLANT



RISQUE X4

**MEME AVEC
UNE
OREILLETTE
OU UN SYSTÈME
BLUETOOTH**

6. FATIGUE AU VOLANT

Une nuit de sommeil type : entre 6 h et 8 h de sommeil



1 à 2 h de sommeil de moins par nuit



Une nuit blanche au bout de 4 à 5 jours

**Baisse de vigilance et
augmentation du risque d'accident**



Pour limiter la fatigue :

- Dormez à heures fixes
- Limitez les repas riches, l'alcool, le café, le thé et la nicotine avant le coucher
- Evitez les écrans (Téléphone, tablette, TV, ordinateur)



SIGNES DE BAISSSE DE VIGILANCE

- Difficulté à maintenir une vitesse ou trajectoire constante
- Nuque raide, tête lourde, bâillements



LUTTER CONTRE LES IDEES RECUES

- L'air frais revigore

Effet de courte durée

- Prendre de la caféine maintient éveillé

Effet non immédiat et de courte durée

- Mettre la musique à tue-tête réveille

Impacte la concentration

- Fumer permet de lutter contre la fatigue

Au contraire ! La fumée réduit la quantité d'oxygène dans l'habitable et favorise la fatigue

7. FACTEUR AGGRAVANT

Non port de la ceinture de sécurité



Risques spécifiques

- Tenue de route
- Sur-dommage en cas de choc
- Surcharge
- Défaut d'entretien
- Absence de formation du conducteur



TRANSPORT ET ARRIMAGES DES CHARGES

RAPPEL :

Obligation de l'employeur de former le conducteur à la réalisation d'un arrimage de sécurité

- **Des salariés qu'il embauche**
- **Des travailleurs qui changent de poste**
- **Des intérimaires (Art L.4141-2)**

TRANSPORT ET ARRIMAGES DES CHARGES

ARRIMAGE EN SECURITE

- **Positionnement judicieux des charges**
- **Paroi avant/tablier/dispositif de clôture**
- **Calage/verrouillage/tapis antiglisse/sacs intercalaires**
- **Témoin de surcharge**
- **Capacité maximale d'arrimage**



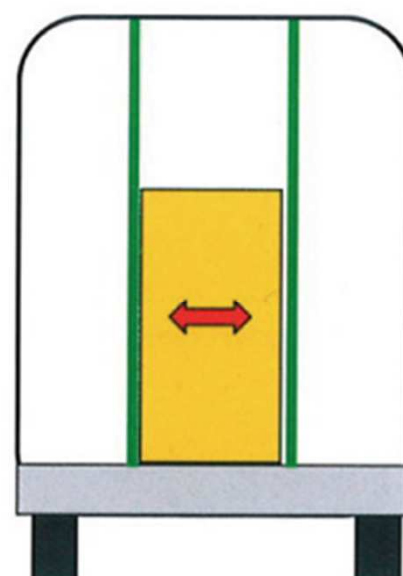
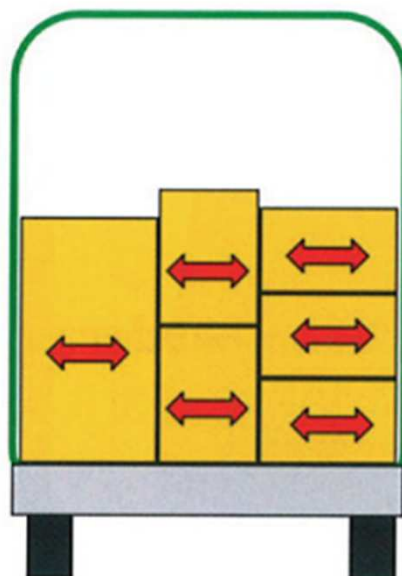
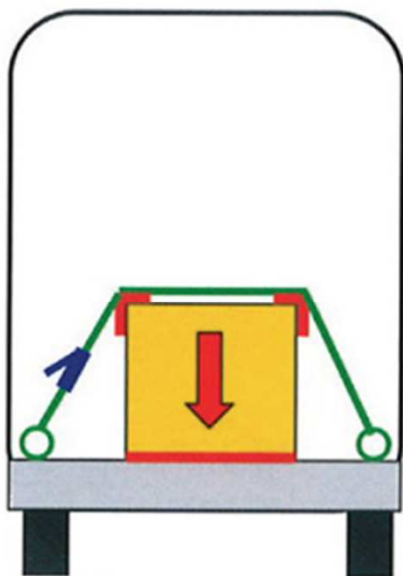
CLOISONS DE SEPARATION



**+ de 80 % des véhicules
sont équipés
de paroi de séparation
mais attention !**

**+ de 40 fois la charge
en cas de choc
à 50 km/h**

ARRIMAGE EN SECURITE



POINTS DE VIGILANCE



POINTS DE VIGILANCE



AMENAGEMENTS POSSIBLES

Exemple aménagement : porte tube / porte échelle



AMENAGEMENTS POSSIBLES



RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Missions des SSTI et le préventeur risque routier

Missions des SSTI

L'équipe pluridisciplinaire

Dans les SSTI, les missions sont assurées par une équipe pluridisciplinaire de santé au travail animée et coordonnée par le médecin du travail.

L'équipe pluridisciplinaire

- Médecins du travail
- Internes
- Collaborateurs médecins
- Infirmiers **S**anté **T**ravail (IST)

Professionnels de santé

-
- Intervenants en **P**révention des **R**isques **P**rofessionnels (IPRP)
 - **A**ssistants de **S**ervice de **S**anté au **T**ravail (ASST)
 - Professionnels recrutés après avis du MT

Missions des SSTI

L'équipe pluridisciplinaire réalise

- ✓ Des actions individuelles
- ✓ Des consultations médicales des entretiens infirmiers
- ✓ Des consultations avec des psychologues
- ✓ Des consultations avec une assistante sociale qui permettent de suivre l'état de santé des salariés et d'informer les salariés sur les risques



Missions des SSTI

L'équipe pluridisciplinaire réalise

Des actions collectives

- ✓ La fiche d'entreprise
- ✓ Des études de postes et des conditions de travail
- ✓ Des interventions collectives sur les RPS, intervention suite à un traumatisme
- ✓ Des études de métrologies (bruit, lumière, température, vibrations)
- ✓ Des études du risque chimique (métrologie, analyse des FDS)
- ✓ Des conseils au poste de travail sur le risque chimique, bruit
- ✓ Des études ergonomiques
- ✓ Des sensibilisations (travail sur écran, dos et santé, mobilisation de personnes, risque routier...)
- ✓ Des informations employeurs sur les risques (TMS, RPS, Réglementation...)
- ✓ Ateliers DU

Missions des SSTI

Le préventeur risque routier

Quels sont les interventions ?

- Evaluation de la prévention en entreprise par questionnaire, analyse et synthèse. Cible employeur.

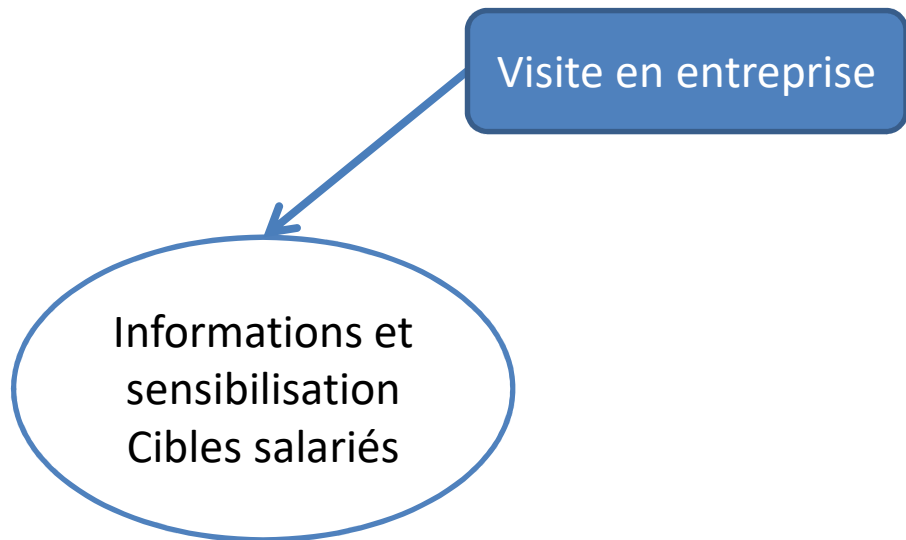
Visite en entreprise

- Visite en entreprise
 - Aide à réaliser l'état des lieux
 - Recenser la sinistralité routière en déplacement mission ou trajet
 - Consultation du DU et du Règlement Intérieur

Missions des SSTI

Le préventeur risque routier

Quels sont les interventions ?

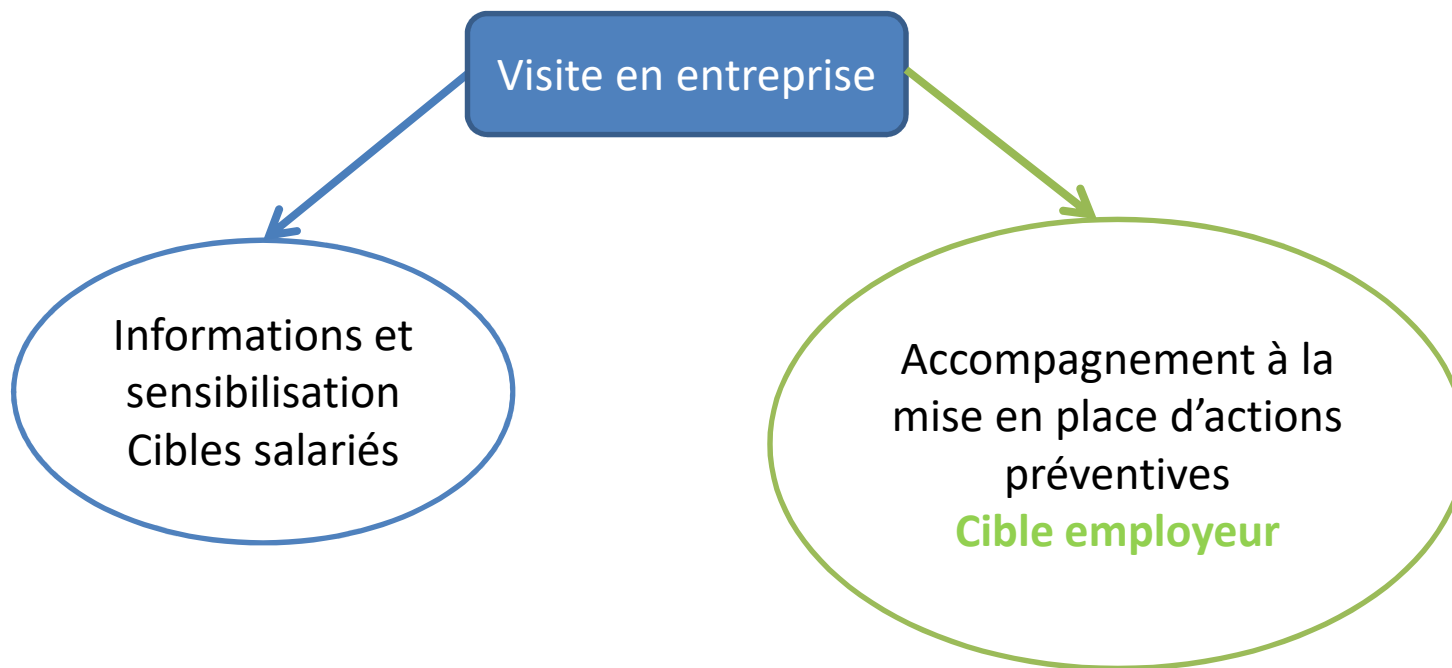


- Comportement sur la route
- Le respect des règles du code de la route
- La réglementation, responsabilité pénale pour le salarié,
- Utilisation d'un véhicule de la flotte de l'entreprise
- Les bonnes pratiques à adopter à pied ou en 2 roues
- Arrimage des charges
- Transport d'enfants

Missions des SSTI

Le préventeur risque routier

Quels sont les interventions ?



Missions des SSTI

Le préventeur risque routier

Quels sont les interventions ?

➤ **Accompagnement en entreprise**

- Travailler sur les situations dangereuses identifiées
- Accompagnement de l'employeur dans la mise en place d'actions préventives adaptées
- Proposition de transfert de compétences d'un savoir faire à une personne référente, prenant le relais en entreprise sur la partie animation
- Suivi de l'entreprise pour la mise en place des actions préventives, informations des nouveautés, réglementation,...

Missions des SSTI

Le préventeur risque routier

Quels sont les interventions ?

- **Sensibilisations Inter Entreprises au sein des centres des différents services**
 - Cibles salariés : mêmes thèmes qu'en entreprise, mais plus généralistes
 - Cibles employeurs : plus réglementaire et management du risque routier en entreprise

**Pour toutes questions ou demandes
d'intervention : Contacter le
médecin du travail**

CENTAURE



[..\GIMS.pdf](#)

LE TELEPHONE AU VOLANT:

- Retrait de 3 points sur le permis de conduire.
- une amende de 135 euros de 4 ème classe.
- Délai de reconstitution des points 3 ans.

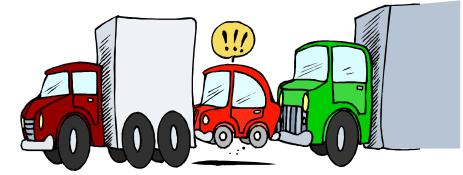
* A partir de 2019, les conducteurs verbalisés seront également sanctionnés par une suspension du permis de conduire si une infraction a été commise en même temps que l'usage du téléphone au volant.



LES RISQUES:

- Téléphoner multiplie par 3 le risque d'accident
- 30 et 50 % d'informations en moins.
- L'envoi ou la lecture d'un SMS nécessite de quitter la route environ 5 secondes des yeux.
- Un SMS multiplie par 23 le risque d'accident





présanse

PRÉVENTION ET SANTÉ AU TRAVAIL

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR-CORSE

RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Les 2 roues :

- les chiffres
- les bonnes pratiques
- Sécurité active & passive
- le freinage



Dr Charles SOLER



Les deux-roues: les chiffres

Les statistiques

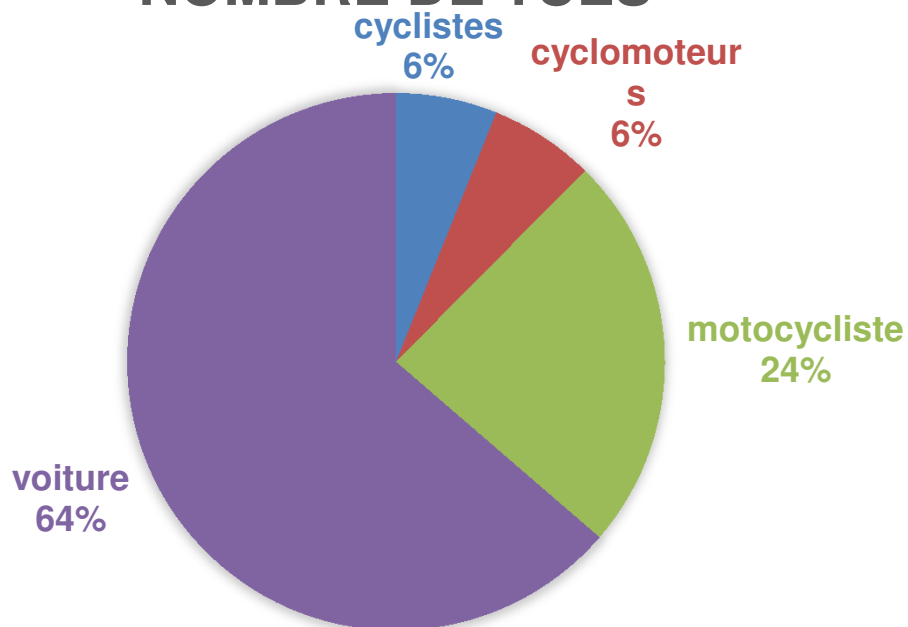
- Depuis les années 2000, le nombre de tués en deux roues baissent régulièrement comme pour le reste du trafic
- Stat globale:
 - A. Deux-roues (hormis cycliste) :** le nombre de tués est 20 fois plus élevé que pour les conducteurs de voiture, au kilométrage parcouru :
 - 27 fois pour les cyclomotoristes et moto > 125 cm³
 - 13 fois pour les motos < 125cm³
 - B. Cycliste:**
 - 3 fois plus élevés que chez les automobilistes
 - 10 fois moins que pour les autres deux-roues (à l'heure passée dans la circulation)

**Les deux-roues motorisés ne
représentent que 2% du trafic et pourtant
plus de 20% de tués**

Source ONISR 2014

Les deux-roues: les chiffres

NOMBRE DE TUÉS



Cyclomotoristes: < 50 cm³ (mobylette, scooter)

Motocycliste: > 50cm³

Source: <https://www.preventionroutiere.asso.fr/2016/04/22/statistiques-daccidents/>

Cycliste : les causes d'accidents



- Manque de vigilance de la part des automobilistes: négligence
- Mauvaise appréciation en doublant le cycliste
- Non détection du cycliste par les conducteurs : manque de visibilité



Cycliste : règles de bonnes pratiques

Équipement du vélo



Feux clignotants



Écarteur de danger à



Cycliste : règles de bonnes pratiques

Caractéristiques de la tenue du cycliste

- Casque : Selon la Sécurité routière, il diminue le risque de blessure sérieuse à la tête de 70 %
- Gilet fluo et retro réfléchissant
- Catadioptres
- Eclairage
- Sonnette



Moto et cyclomoteurs : les causes d'accidents



Moto :

- Accidents corporels : 70% liés aux tiers responsables (automobiliste, piétons). Dont 2/3 lié au défaut de détection de la moto.
- 30% sont de la responsabilité du motard : vitesse excessive, alcool (du même ordre que les automobilistes), non respect des règles de sécurité (absence du port de casque)

Cyclomoteur :

- Age: 1/3 des tués ont entre 14 et 17ans
- Alcool: 1/3 des tués à cause de l'alcool
- Plus de la moitié se tuent tout seul sans tiers impliqué
- 9% des tués ne portaient pas de casque (vs 2,5% pour les motards) : probablement lié au jeune âge!?



Explication: instabilité, absence carrosserie, manque visibilité



Moto et cyclomoteurs : règles de bonnes pratiques



- Etre en permanence conscient de sa fragilité !
- Caractéristiques techniques de la moto « en option »:
 - ABS obligatoire depuis 2016
 - Traction control (anti patinage et anti-whelling) + ABS couplé à l'inclinaison des motos en option
 - Hill control (assistance au démarrage en côte)
 - Appel automatique secours d'urgence
 - Détecteurs de baisse de pression de pneu
 - Détecteur d'angle mort (scooters...)



Moto et cyclomoteurs : règles de bonnes pratiques



- Equipement du conducteur :

- Casque « neuf » + Gant : obligatoire
- Veste blouson + Pantalon + Chaussures montantes et renforcés
- sur gilet « jaune » conseillé
- Gilet airbag



Sécurité passive

Si on ajoute
au véhicule...

...renforts
latéraux.. Appui
tete

...ceinture de
sécurité, pré
tensionneurs..

...airbag

..DES ACCIDENTS

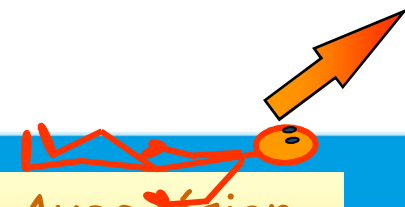
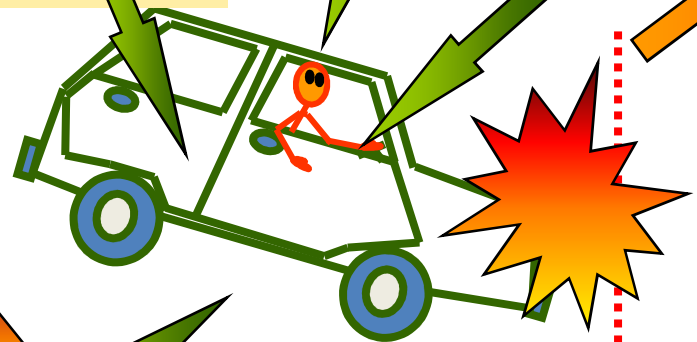
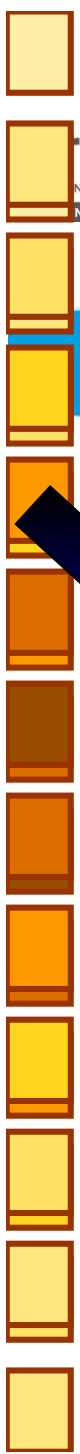
Avec lésion..

..mais moins
de mortels...

.. des
protections
qui diminuent
la gravité
des lésions...

<-Événement
dangereux->

F.D.



→ Crash-test

Le choc des générations

Rien de tel pour mesurer l'ampleur des progrès accomplis en matière de sécurité. L'institut américain IIHS (Insurance Institute for Highway Safety) a réalisé un crash-test improbable entre deux Chevrolet: une Bel Air de 1959 contre une Malibu de 2009. Résultat sans appel, la doyenne perd par K.-O. face à sa dauphine.



Sécurité passive du 2 roues

LA CHUTE, ILS CONNAISSENT

7/10

ont chuté au moins 1 fois, près de la moitié a été blessée.

7%

des conducteurs de deux-roues motorisés depuis + de 10 ans ont chuté au moins 3 fois

58%

ont chuté lors des 3 premières années de conduite



Un équipement incomplet

sans blouson renforcé 24%

sans gants adaptés 12%

sans pantalon renforcé 72%

sans bottes ou chaussures montantes 31%



ILS NE SONT PAS SUFFISAMMENT ÉQUIPÉS

Des blessures qui peuvent être prévenues

54% sont victimes de choc à la tête

50% des traumatismes sont des blessures aux bras

Avec des gants épais, le facteur de protection est de 87%

29% des blessés graves sont victimes de lésions orthopédiques

16% des conducteurs de scooters ne possèdent aucun équipement



Sécurité passive du 2 roues



Sauver Votre Peau!

Aucune Protection

Protection Totale

Tête et cou

Lésion cérébrale grave et traumatisme crânien

Casque

Protection oculaire

Torse et Bras

Luxation épaule et fracture clavicule

Blouson

Protection contre l'abrasion

Protection dorsale

Protection des coudes

Mains

Fracture du poignet

Gants

Renforts et rembourrages

Membres Inférieurs et Jambes

Fracture du genou

Pantalon Cuir

Renforts des zones hanches - genoux

Bottes Moto

Renforts et maintien de la cheville

“Faites le bon choix”

Zolki©

Sécurité passive du 2 roues

AIRBAG MOTO, ZONES PROTÉGÉES EN CAS DE CHUTE



Si on ajoute au véhicule...

Sécurité active

..Système ESP..

Plus de dommage

A.F.U...

freins ABS..

F.A.U...

Détecteur d'angle mort...

ASR..

.. des protections qui permettent plus de possibilité de récupération...

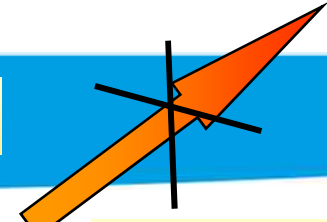
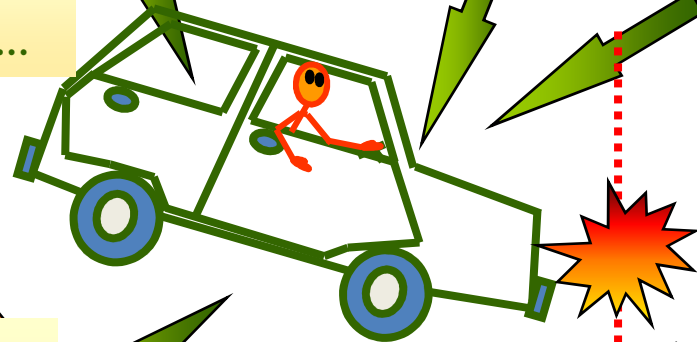
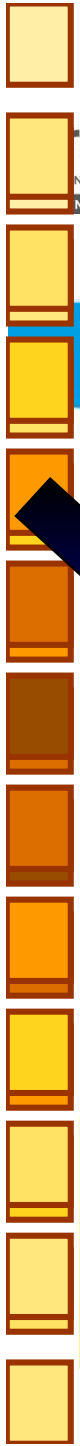
Alerte franchissement de ligne...

Et bien d'autres sur les voitures « modernes »...

Régulateur de vitesse auto adaptatif...
LAVIA

<- Événement dangereux ->

..INCIDENT



Sécurité active du 2 roues

Si on ajoute au véhicule...

Plus de dommage

..Système ESP..

freins ABS..

~~A.F.U...~~

~~F.A.U...~~

Détecteur d'angle mort...

ASR..

.. des protections qui permettent plus de possibilité de récupération..

Anti Wheeling..

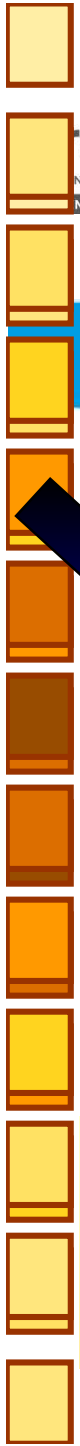
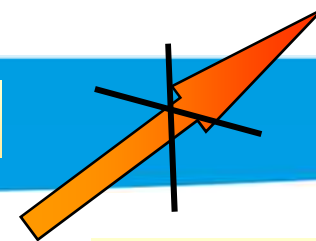
~~Alerte franchissement de ligne...~~

..Détecteur baisse pression pneu..

~~Régulateur de vitesse auto adaptatif... LAVIA~~

<- Événement dangereux ->

..INCIDENT



Moto et cyclomoteurs : règles de bonnes pratiques

- Conseils de bonnes pratiques sur la conduite:
 - Être vigilant : aux intersections, .. ralentir
 - Être conscient qu'on est mal vu, notamment des piétons
 - Attention aux différentiels de vitesse
 - Une moto freine moins court qu'une voiture: à 50km/h la moto met 3m de plus pour s'arrêter
 - Eventuellement quelques exemples à lire ensemble?



<http://www.lerepairedesmotards.com/conseils/jeunesmotards.php>

DEUX-ROUES MOTORISÉS

DES USAGERS PARTICULIÈREMENT EXPOSÉS

LES DEUX-ROUES MOTORISÉS,
C'EST À PEINE 2% DU TRAFIC MOTORISÉ

Pourtant, cela représente :

21%



de la mortalité routière,
avec 734 tués

44%



des accidents graves

LES CYCLOMOTEURS (MOINS DE 50 cm³),
C'EST À PEINE 0,3% DU TRAFIC MOTORISÉ

— Pourtant, cela représente : —

3,5%



de la mortalité routière,
avec 121 tués

12%



des accidents corporels
sur la route implique
au moins 1 cyclomoteur

Rapporté au km parcouru
par un automobiliste,
les deux-roues motorisés
ont

24 x
plus de risques
d'être tué.



LES JEUNES ADULTES
(18-34 ans) SONT
LES PLUS TOUCHÉS



43 %
des motocyclistes tués.

LA CHUTE, ILS CONNAISSENT



7/10 ont chuté au moins 1 fois,
près de la moitié a été blessée.

7% des conducteurs de deux-roues
motorisés depuis + de 10 ans ont
chuté au moins 3 fois.

58% ont chuté lors des 3 premières
années de conduite.

ILS NE SONT PAS SUFFISAMMENT ÉQUIPÉS

UN ÉQUIPEMENT INCOMPLET

sans blouson
renforcé **24 %**

sans gants
adaptés **12 %**

sans pantalon
renforcé **72 %**

sans bottes
ou chaussures
montantes **31 %**



DES BLESSURES QUI PEUVENT ÊTRE PRÉVENUES

54 % sont victimes
de choc à la tête

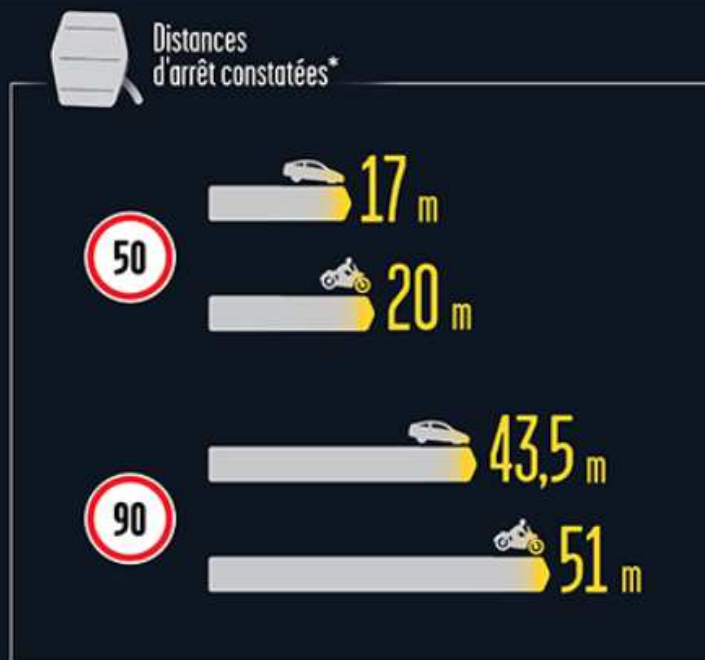
50 %
des traumatismes
sont des blessures
aux bras

Avec des gants épais,
le facteur de
protection est de **87 %**

29 %
des blessés graves
sont victimes de
lésions orthopédiques

FREINAGE D'URGENCE À MOTO, LE VRAI DU FAUX

L'étude inédite du CEREMA et de l'UTAC-CERAM qui bouscule nos idées reçues sur les distances de freinage à moto.



* Étude CEREMA / UTAC CERAM (2015) conduite avec deux véhicules milieu de gamme pour un usage domicile/travail et loisirs, conception récente avec ABS pour la moto, sur une piste avec ligne droite dans le revêtement et les abords ne présentant pas de risque particulier (route sèche) pour la réalisation de la manœuvre. De plus, la manœuvre a été réalisée par des professionnels de la conduite.

Contrairement aux a priori une moto freine sur une distance plus longue qu'une voiture : à 50 km/h, une moto parcourt en moyenne 3 mètres de plus qu'une voiture pour s'arrêter. Cet écart est a minima de 7,50 mètres à 90 km/h.

A moto le 1^{er} danger c'est de croire qu'il n'y en a pas.

www.securite-routiere.gouv.fr



La technique du freinage d'urgence à moto



Apprenez comment freiner en cas d'urgence avec Thierry Leraud.

Par Thierry LERAUD, photos Thierry Leraud

65% des accidents à moto sont consécutifs à un freinage d'urgence ! Globalement, vous n'utilisez que 50% de la capacité de freinage de votre machine, par manque d'information et de formation.

Difficile de vous en vouloir, vous ne savez pas très bien vous arrêter en cas d'urgence, essentiellement parce que le permis de conduire vous a appris cette méthode d'arrêt hors du cadre routier, infiniment plus agressif par son environnement. Sur la route, tout devient plus complexe, en apparence. En réalité, les principes de base d'un gros freinage sont simples, mais ils ne sont pas intuitifs. Pas d'ABS ou autre système d'aide ? Il faut donc s'y entraîner afin de ne pas commettre d'erreurs en temps opportun. Plus que de longs baratins, nous avons choisi la méthode des photos commentées.

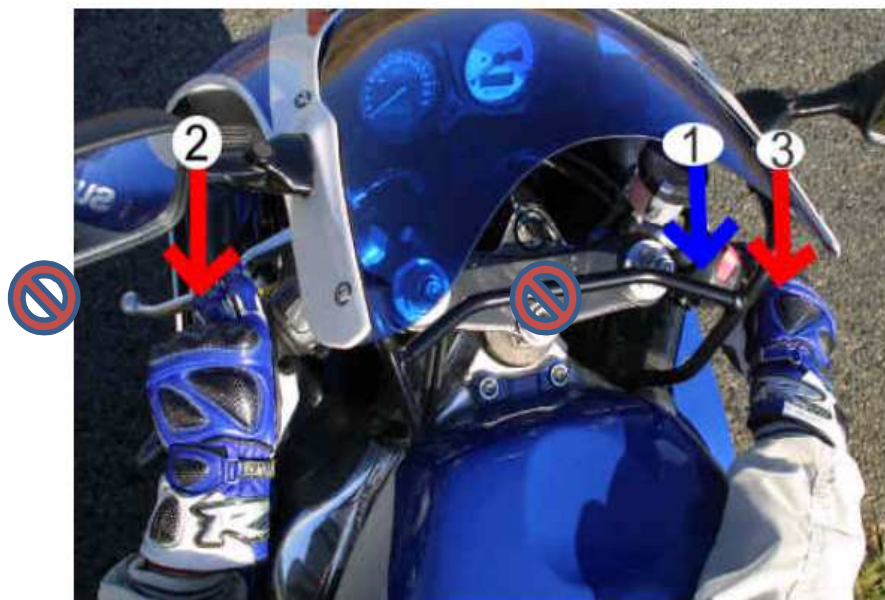
Freiner mais aussi éviter !

Aie ! Cette auto ne m'a pas vu arriver et elle a grillé un stop. Deux cas, soit elle continue sa route et je peux m'échapper par la droite, soit elle pile.

Dans ce cas, je dois m'arrêter court. Que faire ? Que faut-il éviter de faire ?



Les actions initiales sur les commandes au guidon



1- vous coupez franchement les gaz

Pourquoi ? Pour provoquer la première décélération : celle due au frein moteur qui représente 15% de la décélération potentielle de votre moto.

2- vous ne tentez pas de rétrograder !

Pourquoi ? La moindre action sur l'embrayage va mettre la roue arrière en roue libre et la couper du frein moteur

3 - vous ne touchez pas au frein avant !

Pourquoi ? Un freinage d'urgence en commençant par l'avant augmente le transfert des masses sur la roue avant.

Conséquences :

- Vous n'avez plus de précision directionnelle, car l'écrasement du pneu sous la charge augmente sa surface de contact avec le sol,
- l'effet frein moteur est diminué : la roue arrière touche moins le sol.

Le plus : dans cette phase, on vous a appris à avoir les bras tendus. Certes, mais sans excès, car cette rigidité musculaire serait préjudiciable à toute action de direction. Les bs tendus servent surtout à ne pas vous écraser les machines sur le réservoir et à conserver la maîtrise de la direction.

L'action simultanée sur la commande au pied



4 Simultanément à la phase précédente, vous freinez de l'arrière, jusqu'à la limite du blocage.

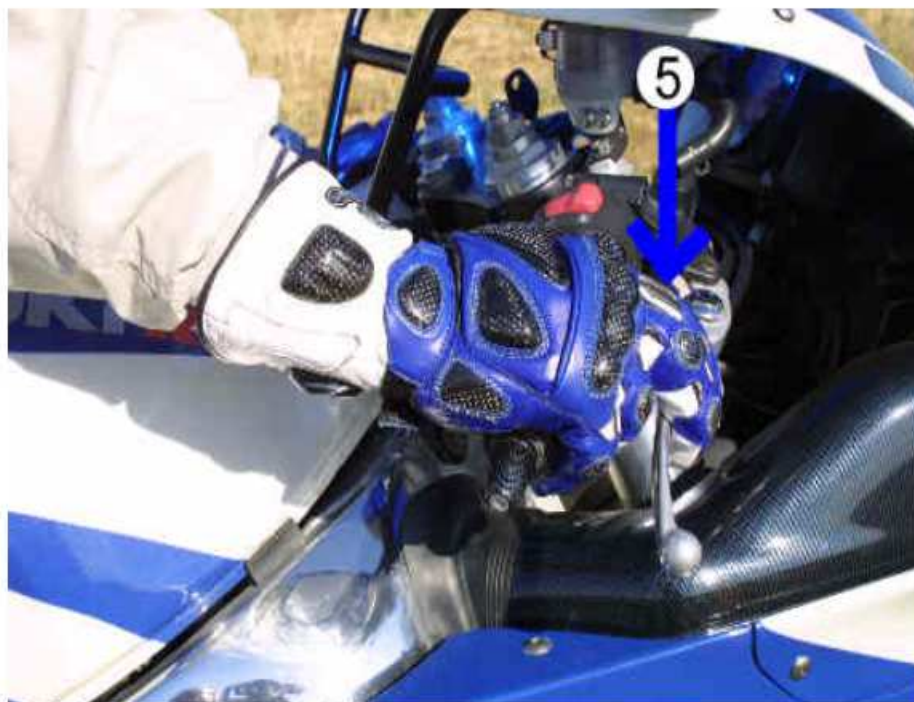
Pourquoi ? Le frein arrière vient s'ajouter au frein moteur, alors que l'avant l'aurait diminué. Il y a d'autres arguments.

- Le train avant s'enfonce moins, donc conservez un champ de vision qui porte loin vers l'avant, là où est l'obstacle.
- C'est encore 15% de la décélération de gagné qui s'ajoute au frein moteur.

Le plus : la position du pied dicte l'efficacité du freinage arrière. Idéalement, c'est avec le premier tiers avant du pied qu'il faut actionner la pédale, une action ainsi mieux dosée. Freiner d'abord de l'arrière n'est pas naturel, entraînez-vous !



L'action de complément sur les commandes au guidon



5 - Le freinage avant complète les deux phases précédentes

Pourquoi ? Il faut assurer les 70% du freinage qui restent à fournir pour l'arrêt. C'est vachement délicat. Quoi qu'on fasse, l'avant va plonger, donc l'arrière va délester. L'adhérence sur la roue arrière va donc diminuer et il y a donc risque de blocage de la roue arrière.

La phase préalable à l'arrêt





6 - Avant l'arrêt il faut couper la moto de sa force motrice, donc débrayer !

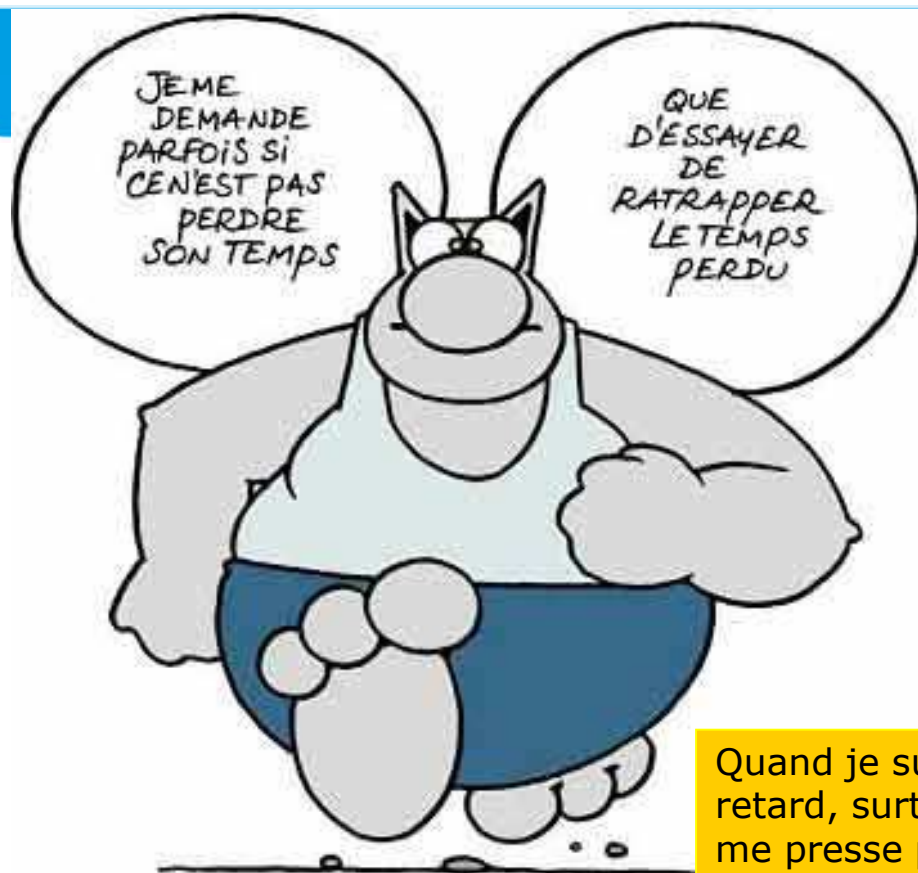
Vous avez beau freiner, couper les gaz, il va arriver un moment où le moteur va continuer à " pousser " la moto et diminuer l'efficacité des gestes précédents. Ce moment est facile à détecter en s'entraînant : c'est celui où le régime moteur va tomber SOUS le seuil normal de ralenti. Entraînez-vous : vous sentirez très nettement ce phénomène de poussée.

Conclusion : à la lecture de ce court papier, vous aurez remarqué que vous ne freinez probablement pas ainsi. Alors adoptez cette méthode pour être prêt en cas de difficulté. N'oubliez jamais que s'attendre à ce qui peut arriver permet de réagir comme il le faut !

Et avec l'abs et le freinage couplé?

- Avec l'abs: le principe est le même pour le transfert de masse:
d'abord l'AR puis l'AVT
- Avec le freinage couplé + abs: mêmes principes mais des nuances en fonction du système:
 - BMW: pédale: frein arrière seul; levier avant: couplage avt + ar

 - Honda et.....: pédale: couplage avt + ar; levier avant: frein avt seul






Quand je suis en retard, surtout je ne me presse pas !! ++



Les chiffres de la route

- Les chiffres de l'alcool
- Les chiffres de la vitesse
- Les chiffres du téléphone
- Les chiffres de la fatigue
- Les chiffres de l'équipement deux-roues motorisés
- Les dangers du textng au volant
- Les hommes et les femmes sur la route

Espace presse
Documentation
Catalogue

LES CHIFFRES TÉLÉPHONE



TÉLÉPHONER AU VOLANT
MULTIPLIE PAR 3
LE RISQUE D'ACCIDENT



**PRÈS D'UN ACCIDENT
CORPOREL SUR 10**
EST LIÉ À L'UTILISATION DU
TÉLÉPHONE AU VOLANT

Sources : Ifop et expertise collective Inserm/Isttar « Téléphone et sécurité routière », 2011.

Une voiture se conduit
Une moto se pilote !



www.securite-routiere.gouv.fr

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies. En savoir plus

« Un utilisateur de 2 roues sort couvert et attentif... à tout point de vue »



MERCI POUR VOTRE ATTENTION