

Direction
Générale du travail

Le directeur général du travail

Service des relations et des
conditions de travail
SRCT

à

Sous-direction des conditions
de travail, de la santé et de la
sécurité au travail
CT

Monsieur le directeur du Bureau d'enquêtes
sur les accidents de transport terrestre

Bureau des équipements et
des lieux de travail
CT 3

Bureau d'enquêtes sur les accidents de
transport terrestre
Grande Arche – Paroi Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX

Service d'Animation Territoriale
de la politique du travail et de
l'action de l'inspection du travail
SAT

Département du pilotage du
système de l'inspection du
travail
(DPSIT)

Paris, le **24 AVR. 2018**

Bureau du Pilotage du
système d'inspection du
travail (BPSIT)

Affaire suivie par : Isabelle MAILLARD et David PERRIN-PILLOT

Tél : 01 44 38 26 83 / 01 44 38 31 68

Courriel : isabelle-anne.maillard@travail.gouv.fr / david.perrin-pillot@travail.gouv.fr

Objet : Rapport d'enquête technique sur la collision entre un autocar de transport scolaire et un poids lourd (camion benne) survenue le 11 février 2016 à Rochefort (17)

N/Réf. :

Téléphone : 01 44 38 26 79

01 44 38 26 80

01 44 38 25 49

Télécopie : 01 44 38 27 13

01 44 38 27 15

A la suite de l'accident mentionné en objet, le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) a établi un rapport et a adressé deux recommandations à la Direction générale du travail (DGT).

Celles-ci portent sur :

- la nécessité, s'agissant des véhicules lourds non encore en circulation équipés de dispositifs dont le déploiement s'effectue en dehors du gabarit normal du véhicule, d'adopter une réglementation rendant obligatoire l'équipement en dispositifs sonores et visuels, et/ou en dispositifs empêchant ou limitant à une vitesse très faible leur avancée, et signalant au conducteur que ceux-ci ne sont pas dans une position de déplacement sûre ou que cette position n'est pas verrouillée ;
- l'intégration dans le document unique d'évaluation des risques professionnels des entreprises concernées du risque relatif au non-repli et / ou au non verrouillage par le conducteur des dispositifs dépassant le gabarit normal du véhicule avant de circuler sur la voie publique.

Internet : www.travail.gouv.fr

Recommandation R1

Il convient tout d'abord de noter que l'ensemble « système de commande, benne basculante et ridelles motorisées » monté sur le porteur 33DXB2 RENAULT V.I impliqué dans l'accident répond à la définition d'une machine au sens de l'article 2 point a) troisième tiret de la directive 2006/42/CE du 17 mai 2006 relative aux machines, transposée notamment à l'article R. 4312-1 du code du travail et, précédemment, à l'article 2 de la directive 98/37/CE du 22 juin 1998 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux machines, abrogée.

Ainsi, selon la directive 2006/42/CE, « répond à la définition de machine :

1° Un ensemble équipé ou destiné à être équipé d'un système d'entraînement autre que la force humaine ou animale appliquée directement, composé de pièces ou d'organes liés entre eux dont au moins un est mobile et qui sont réunis de façon solidaire en vue d'une application définie ;

2° Un ensemble mentionné au 1° auquel manquent seulement des organes de liaison au site d'utilisation ou de connexion aux sources d'énergie et de mouvement;

3° Un ensemble mentionné aux 1° et 2°, prêt à être installé et qui ne peut fonctionner en l'état qu'après montage sur un moyen de transport ou installation dans un bâtiment ou une construction ».

Précédemment, la directive 98/37/CE précisait dans le point a) de son article 1^{er}, paragraphe 2 que par « machine », on entend :

« - un ensemble de pièces ou d'organes liés entre eux dont au moins un est mobile et, le cas échéant, d'actionneurs, de circuits de commande et de puissance, etc. réunis de façon solidaire en vue d'une application définie, notamment pour la transformation, le traitement, le déplacement et le conditionnement d'un matériau,
- un ensemble de machines qui, afin de concourir à un même résultat, sont disposées et commandées de manière à être solidaires dans leur fonctionnement ».

La benne basculante équipée d'un vérin hydraulique, ainsi que les ridelles latérales motorisées ne peuvent fonctionner qu'après montage sur un moyen de transport.

En l'espèce, mise sur le marché en 2001, cette machine montée sur un camion porteur est soumise aux exigences essentielles de santé et de sécurité (EESS) de l'annexe I de la directive 98/37/CE relative aux machines.

Conformément aux principes d'intégration de la sécurité (EESS 1.1.2 de l'annexe I) la machine portée doit faire l'objet d'une évaluation des risques spécifique, permettant d'identifier les risques inhérents à son fonctionnement et à son utilisation. Les risques mis au jour doivent être éliminés ou réduits par intégration de la sécurité à la conception et à la construction de la machine. L'évaluation des risques s'attache également à tous les aspects de l'interface entre la machine et le châssis d'accueil susceptibles d'affecter les conditions d'utilisation et le déplacement de la machine montée.

Or les constats opérés montrent que la machine en cause n'est équipée par conception d'aucun moyen visuel permettant de s'assurer du repli de la ridelle, notamment en situation d'obscurité ou de mauvaise visibilité.

A cet égard, j'attire votre attention sur le fait que mes services seront vigilants quant à une éventuelle utilisation des rétroviseurs par les entreprises comme unique réponse à ce risque. En effet, la seule présence de rétroviseurs ne permet pas de satisfaire aux exigences essentielles de santé et de sécurité combinées des points 1.2.2, 3.2.1 et 3.3.2 de l'annexe I de l'article R. 4312-1 du code du travail. Le point 3.3.2 de l'annexe I relatif à la mise en marche et au déplacement de la machine précise que « lorsque, pour les besoins de son fonctionnement, une machine est équipée de dispositifs dépassant son gabarit normal le conducteur dispose des moyens lui permettant de vérifier facilement, avant de déplacer la machine, que ces dispositifs sont dans une position définie permettant un déplacement sûr. Il en est de

même pour tous les autres éléments qui, pour permettre un déplacement sûr, doivent être dans une position définie, verrouillée si nécessaire ».

En outre, les éléments d'interface entre le camion porteur et la machine ne prévoient effectivement aucun dispositif de signalement ou d'alerte au niveau du poste de conduite pour faciliter le contrôle du conducteur. De même aucun dispositif de prévention n'a été installé par le fabricant pour empêcher ou ralentir le déplacement du véhicule lorsque les ridelles ne sont pas dans une position sûre pour le déplacement.

Enfin, les constats opérés montrent l'absence de moyens d'accès pour les opérations de bâchage (plateforme équipée d'une main courante et d'une échelle) qui permettent au conducteur de dérouler et enrouler la bâche en sécurité. Ces moyens d'accès intégrés dès la conception, permettent d'éviter les risques de chutes de hauteur qui occasionnent des accidents graves, voire mortels. Ils permettent également d'éviter le mauvais usage des ridelles utilisées comme moyens d'accès et plateforme de travail pour réaliser le bâchage.

Ces constats sont susceptibles de constituer des éléments de non-conformité de la benne aux exigences de sécurité de l'annexe I de la directive 98/37/CE suivantes :

- EESS 1.1.2 relative aux principes d'intégration de la sécurité ;
- EESS 3.3.2 relative à la mise en marche et au déplacement ;
- EESS 1.6.2 relatifs aux moyens d'accès au poste de travail et aux points d'intervention.

A la suite de cet accident, la DGT a entrepris sans attendre un certain nombre de démarches. Constatant en particulier l'insuffisance du référentiel normatif au regard de la réglementation applicable aux machines en vigueur, elle a rencontré la Fédération des constructeurs carrossiers en décembre 2016 afin que soient repris les travaux sur la norme applicable engagés sous l'égide du Bureau de normalisation automobile (BNA). La DGT y participe pleinement afin d'œuvrer pour la prise en compte des exigences essentielles dans la conception des matériels ; elle rencontrera par ailleurs en juin ledit bureau de normalisation pour les sensibiliser sur ce dossier.

Recommandation R2

Afin de répondre plus complètement aux recommandations du rapport du BEA-TT pour les véhicules déjà en circulation et pour lesquels les modifications préconisées ne sont pas envisageables pour des questions techniques, mes services veilleront à ce que les professionnels du secteur prennent toutes dispositions nécessaires en vue d'évaluer le risque généré par des dispositifs qui, en situation de déploiement, dépassent le gabarit normal du véhicule et de choisir les actions de prévention appropriées. S'agissant du secteur du BTP très concerné par l'utilisation du types de véhicules en cause, un suivi se met en place en liaison avec l'organisme de prévention du secteur (l'OPPBT), afin de sensibiliser les professions et les accompagner dans la mise en œuvre des bonnes pratiques sur chantier et en matière de risque routier.

Enfin au plan général, mes services veillent également, au titre de la prévention du risque routier, à promouvoir dans le cadre du plan santé au travail n° 3 (2016-2020) la prise en compte dans le document unique d'évaluation des risques (DUER) de cette dimension.

Les entreprises effectuant des transports en leur qualité d'usagers professionnels de la route, ont en effet une double responsabilité : de par leur obligation d'assurer la sécurité et de protéger la santé physique de leurs salariés au titre du code du travail, elles contribuent ainsi à la sécurité routière en ne compromettant pas la sécurité des autres usagers de la route.

P/ Le directeur général du travail,
Le directeur adjoint



Laurent VILBOEUF