Les guides de bonnes pratiques SMACL

Les responsables des collectivités face à la

> Signalisation des chantiers temporaires

"Partageons nos expériences pour prévenir nos risques"

attf
Association des Techniciens Territoriaux de France

Smacl
Assure ma ville, assure ma vie

> La signalisation des chantiers temporaires

Sommaire

> Signaler, dans quels cas ? 2

> Quelle gêne occasionnée ? Quels risques ? 3

> Les principes fondamentaux 4

> Classification des signaux suivant implantation 8

> Des agents et des véhicules visibles 10

> Cas pratiques 12

> La recherche de responsabilité 16

> Parole d'expert : Dominique Michel 18

> SMACL Assurances à vos côtés 20

Les guides de bonnes pratiques SMACL

SMACL Assurances - 141 avenue Salvador Allende – 79000 Niort – 05.49.32.23.13 - Directeur de la publication : Michel Paves, Président du Conseil de Surveillance de SMACL Assurances – Directrice de la rédaction : Martine Martin Rédacteur en chef : Jean-François Irastorza - Ont collaboré à ce numéro : Dominique Michel (ATTF) ; Valérie Thirez - Conception & Mise en page : Vibrato - Réalisation : SMACL Entraide, communication institutionnelle - Crédits photos : ASCO TP (p1, p2; p4, p6, p7, p11, p16, bandeau têtières) Attf (p18) Fotolia (couv ; p5, p10) Shutterstock (p19). ISBN : en cours d'attribution.

Le quotidien d'une collectivité est fait de beaucoup de « petits » travaux : entretien des espaces verts, des routes, travaux dans les écoles ou les gymnases, élagage, débroussaillage… Quand ces travaux « mordent » sur la voirie, une signalisation est nécessaire, d'une part pour guider l'usager (piétons, deux-roues et automobilistes), et fluidifier la circulation, d'autre part pour assurer la sécurité des agents.

Une instruction interministérielle sur la signalisation routière de 1977 et ses notices d'application définissent les procédures à suivre visant à obtenir sur les chantiers un niveau de sécurité analogue à celui qui existerait en l'absence de chantier.

Sur cette base et avec l'expertise de l'Association des techniciens territoriaux de France, coéditrice de ce guide, SMACL Assurances dresse le panorama des procédures, propose des cas pratiques et présente les différents niveaux de responsabilité qui pourraient être recherchés en cas d'accident.

Signaler, dans quels cas ?

On appelle chantiers temporaires les chantiers mobiles qui ont une vitesse de progression qui varie de plusieurs mètres ou kilomètres par heure et les chantiers fixes qui ne se déplacent pas pendant au moins 12 heures.

Sont concernés dans les collectivités, les travaux suivants :

- l'entretien des espaces verts ;
- l'entretien de la chaussée (goudronnage, balayage,...) ;
- la descente dans les réseaux d'assainissement ;
- le débroussaillage des bas-côtés ;
- la peinture des passages piétons ;
- les interventions sur l'éclairage public ;
- la pose des illuminations temporaires ;
- etc.

Pour chacune de ces missions, les agents portent les équipements de protection individuelle (EPI) et suivent des procédures, d'une part pour se protéger, d'autre part pour protéger les usagers de la route et les piétons.

La réglementation

- Instruction Interministérielle sur la signalisation routière, Livre I, huitième partie : la signalisation temporaire.
- Arrêté du 6 novembre 1992 relatif à l'approbation de l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière.
- Arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente.
- Arrêté du 20 janvier 1987 relatif à la signalisation complémentaire des véhicules.
- Code de la route, Art. R 313-28 et Art. R. 313-31 relatifs à la signalisation des véhicules à progression lente.

Quelle gêne occasionnée ? Quels risques ?

En créant un obstacle plus ou moins envahissant sur une route, réduisant ainsi la capacité de cette dernière, un chantier temporaire perturbe la circulation des usagers de la route (automobilistes, deux-roues, transports en commun et piétons).

Une signalisation adaptée et cohérente doit permettre d'éviter les accidents. Pour autant, le risque zéro n'existant pas, des accidents restent à déplorer chaque année, en particulier chez les usagers de la route. Ils sont dus dans la plupart des cas à une inattention, une erreur d'appréciation de la situation voire une somnolence du conducteur. Ainsi les données issues d'une enquête ministérielle relèvent que 44 % des conducteurs dépassent de plus de 20 km/h la vitesse maximale autorisée aux abords des chantiers et ils sont 20 % à ne pas respecter les distances de sécurité. En 2010, environ 2 000 accidents étaient imputables au manque d'attention des conducteurs et 15 flèches lumineuses ont été percutées.

(source : gouvernement.fr + enroute.ouest.developpement-durable.gouv.fr/)

> Statistiques d'accidents routiers

Les accidents routiers constituent le plus coûteux des risques d'accidents du travail et concernent plus particulièrement les agents de 30 à 40 ans (environ 40 % des accidentés).
Quelques exemples d'accidents représentatifs du risque routier :

- multiples fractures (710 jours d'arrêt - 92 036 €) ;
- fracture de la jambe (36 jours d'arrêt - 2 743 €) ;
- entorse cervicale (28 jours d'arrêt - 1 372 €).

Aussi une signalisation visible, efficiente, intuitive est-elle indispensable.

(*source = Hygiène - Sécurité - Conditions de Travail en Collectivité Territoriale - http://hsct2.free.fr/)*

Une semaine de sensibilisation !

Depuis quelques années, en juin, est organisée une semaine de sensibilisation sur la sécurité des personnels aux abords des chantiers routiers. Différentes actions sont menées afin de faire prendre conscience aux conducteurs que la vie des agents d'exploitation travaillant sur des chantiers routiers est régulièrement en danger.

http://www.developpement-durable.gouv.fr/Chantiers-routiers-une-semaine-de.html

Les principes fondamentaux

Les principes régissant la signalisation routière (voir page 2) sont applicables à la signalisation temporaire. Cependant, du fait de la spécificité de celle-ci, deux principes complémentaires – l'adaptation et la cohérence – revêtent une importance toute particulière.

>Le principe d'adaptation

La signalisation temporaire doit être adaptée aux circonstances qui l'imposent, afin d'assurer la sécurité des usagers et du personnel, sans contraindre pour autant la circulation publique par des réductions importantes de la capacité de la route.

La signalisation temporaire doit être adaptée :

- à la nature et l'importance de l'entrave à la circulation ;
- à la durée prévisible des chantiers, des mesures d'exploitation ou des dangers ;
- aux périodes et horaires d'exécution des chantiers ;
- au niveau de service à assurer en fonction des itinéraires alternatifs disponibles pouvant accueillir le trafic ;
- aux moyens disponibles ou mobilisables à court terme, en cas de signalisation d'urgence.

>Le principe de cohérence

Il est possible que la signalisation temporaire soit installée en lieu et place ou à proximité d'une signalisation permanente. Pour éviter la confusion ou la contradiction dans les indications données aux automobilistes et aux piétons, les panneaux de signalisation permanente concernés doivent alors être masqués provisoirement, le temps du chantier.

>Valorisation et lisibilité

La signalisation temporaire doit pouvoir informer l'usager, influer sur son comportement, lui imposer éventuellement certaines restrictions. Le principe général de valorisation impose de rendre crédible aux usagers la situation annoncée. Il y a donc lieu de veiller à l'évolution de la signalisation temporaire, dans le temps et dans l'espace. En particulier, la signalisation doit être enlevée dès lors qu'ont disparu les motifs ayant conduit à l'implanter.

Par ailleurs, les informations données doivent être disposées de façon visible, sans surcharge (pas plus de 2 panneaux côte à côte) et de taille appropriée (gamme « normale « sur route bidirectionnelle, gamme « petite » en ville).

Les flèches lumineuses

Les flèches lumineuses de rabattement (FLR) sont fréquemment employées pour neutraliser une voie de circulation pour les chantiers de courte durée.
Elles sont utilisées, par paire, lorsque les conditions de visibilité sont suffisantes (la réglementation fixant un seuil minimum de 300 m à 110 km/h).
L'espace entre les deux flèches est de 150 m environ. Dans les cas d'urgence, une seule flèche peut être utilisée (flèche lumineuse d'urgence - FLU).

Classification des signaux suivant implantation

Trois types de signalisation sont utilisés pour indiquer un danger :

>La signalisation d'approche

Placée en amont du chantier, elle indique les dangers que l'usager va rencontrer et les prescriptions à respecter. Elle comporte une signalisation d'indication (panneau type AK et B).

>La signalisation de position

Placée aux abords du chantier, elle signale l'emplacement du chantier et délimite la zone d'intervention des agents. Elle comporte un ou plusieurs biseaux de raccordement, un balisage frontal et latéral (balisage type K et C si besoin).

>La signalisation de fin de prescription

Elle est placée en fin de chantier, pour indiquer la fin des prescriptions imposées par la signalisation d'approche. Elle est composée d'un ou plusieurs panneaux de fin de prescription (panneaux type B).

>Les différents types de panneaux de signalisation

Catégories de signaux		Nature des signaux				Modèles
		Type	Forme	Fond	Divers	
Danger		AK	Triangulaire	Jaune	Listel rouge ; Symboles noirs	
Position		K	Rouge et blanc pour la plupart			
Prescription	**Interdiction**	B	Circulaire	Blanc	Symboles et caractères noirs et/ou rouges, listels rouges	
	Obligation			Bleu	Symboles et listels blancs	
	Fin d'interdiction			Blanc	Symboles et lettres noirs	
Indication		KC	Rectangulaire	Jaune	Symboles, lettres et listels noirs	Fin de Déviation
Direction		KD	Rectangulaire ou flèche droite	Jaune	Symboles, lettres et listels noirs	Déviation
Panonceaux		KM	A fond jaune (les panneaux de type M associés à un panneau de type B sont de la couleur du panneau)			300 m

>Signalisation des déviations ou détournements de circulation

Dans le cas particulier des détournements de circulation, la signalisation temporaire se subdivise en :

- signalisation du site d'entrée ;
- signalisation de jalonnement ;
- signalisation de fin de détournement.

Classification des signaux suivant implantation

>Les distances à respecter

La signalisation doit être placée à une distance qui permette à l'usager de la route d'adapter son comportement et sa vitesse.

A 50 km/h, le temps de réaction d'un automobiliste est d'une seconde, durant lequel il parcourt environ 15 m, 27 m à 90 km/h, 33 m à 110 km/h.

Bien sûr, ce temps de réaction dépend de la condition physique du conducteur, de son état de fatigue, de la prise éventuelle de médicament, de l'utilisation du téléphone au volant, etc., ces paramètres allongeant le temps nécessaire pour adapter la vitesse.

C'est pourquoi, les panneaux de signalisation de chantier sont implantés à une distance du chantier de :

- **50 m en agglomération ;**
- **150 m hors agglomération.**

>Limitation de vitesse : obligatoire ?

Un panneau de limitation de vitesse n'est pas toujours indispensable dans la mesure où le panneau de danger oblige les usagers à adapter leurs vitesses. Néanmoins, lorsque cela est nécessaire, la vitesse peut être limitée jusqu'à 70 km/h quand deux voies de circulation subsistent, 50 km/h en présence d'alternat.

Important : *La pose d'un panneau de prescription (limitation de vitesse, interdiction de doubler...) est autorisée par un arrêté réglementaire pris par l'autorité compétente.*

>Des panneaux de qualité et entretenus

Tous les panneaux de signalisation temporaire sont rétroréfléchissants.

Bon à savoir

Plusieurs centres de gestion proposent sur leur site Internet des documents complets et didactiques sur les différents panneaux existants :

- www.cdg27.fr/docs/3/N14-La_signalisation_temporaire_de_chantier.pdf
- http://www.cdg50.fr/files/fck/files/prevention/Hygiene%20Securite/Fiche-Prevention-05-Signalisation-temporaire-de-chantiers.pdf
- www.cdg29.fr/NI_signalisation_chantier.pdf
- www.cdg07.com/uploads_ex/12846381925.pdf

Si la signalisation temporaire doit être laissée la nuit, le premier panneau de danger est rétroréfléchissant de classe 2 ou doté de trois feux de balisage et de danger.

Les panneaux doivent être maintenus avec des dispositifs non agressifs (ne créant pas de danger en cas de renversement) permettant leur stabilité, pendant toute la durée du chantier.

De plus, les panneaux doivent être entretenus, de façon à être lisibles, pendant toute la durée du chantier. Les panneaux sont stockés dans de bonnes conditions afin d'éviter leur oxydation et la perte de leur capacité réfléchissante.

Classification des signaux	**Rétroréflexion**	
	Routes à chaussées séparées	**Routes bidirectionnelles**
Signalisation d'approche	Tous les panneaux sont obligatoirement rétroréfléchissants de classe T2	Tous les panneaux sont obligatoirement rétroréfléchissants et le 1er panneau de danger (AK) est obligatoirement de classe 2
Signalisation de position	Revêtement rétroréfléchissant de classe T2 par souci d'homogénéité	Revêtement rétroréfléchissant obligatoire, classe 2, si besoin d'homogénéité
Signalisation de fin de prescription	Tous les panneaux sont obligatoirement rétroréfléchissant de classe T2	Tous les panneaux sont obligatoirement rétroréfléchissants

Bon à savoir

Dans une collectivité de « petite taille », tous les panneaux ne sont pas indispensables. Néanmoins, certains d'entre eux apparaissent nécessaires :

- Type AK "danger" :
  AK5 + AK3 + AK22 + AK14 + AK4
- Type B "prescription":
  B14 + B1 + B15 + B3 + B6a
- Type B "obligations":
  B21-1 + B21-2 + B21a1 + B21a 2
- Type B "fin de prescription" : B31
- Type C "indication": C18
- Type K "balisage": K5a + K8 + K14 + K2

Pour les chantiers de quelques heures (rescellement d'une plaque d'égout, abaissement d'une bordure de trottoir…), les panneaux AK5, AK14 et les cônes suffisent.

Important

Le panneau AK5 est utilisé en cours de chantier et le panneau AK14 pour signaler un chantier en cours non terminé. Dans ce cas, le panneau AK14 remplace le panneau AK5 le soir, et à la reprise du chantier, le panneau AK5 reprend sa place.

Des agents et des véhicules visibles

La sécurité des agents passe par la signalisation de leur présence sur le chantier et pour cela, par le port d'équipements distinctifs :

- *« Toute personne intervenant à pied sur le domaine routier à l'occasion d'un chantier ou d'un danger temporaire doit revêtir un vêtement de signalisation à haute visibilité de classe 2 ou 3 »* (Instruction interministérielle de 1992 sur la signalisation routière – Livre 1, 8e partie, article 134).
- *« Les agents intervenant à pied sur le domaine routier doivent être constamment visibles, tant par les usagers que par les conducteurs d'engins circulant sur le chantier. Le port d'un vêtement de signalisation à haute visibilité conforme à la norme EN 471, de classe 2 ou 3 est obligatoire (...). La classe 1 est constituée de baudriers, leur surface de signalisation est restreinte et ils ne sont normalement qu'un complément de signalisation »* (Manuel du chef de chantier – Service technique du ministère de l'Ecologie, du Développement durable SETRA[1]).

Les agents portent des équipements de protection individuelle (EPI) de classes 2 et 3 (protecteurs auditifs, protecteurs oculaires, chaussures, bottes, visières, gants, casques…)

et des vêtements de signalisation à haute visibilité dont les caractéristiques sont les suivantes :

- une matière de base fluorescente, qui réagit aux rayonnements ultraviolets de la lumière, est visible de jour et lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises. Elle est de couleur jaune, orange, orange-rouge.
- des bandes rétroréfléchissantes : elles renvoient la lumière des phares des véhicules à sa source. Cela permet d'être vu de très loin dans l'obscurité.

La sécurité de l'agent est une obligation de l'employeur, le chef d'équipe est tenu de veiller à l'application des procédures et mesures de sécurité (voir page 16).

Important : *Tous les agents concernés par le chantier doivent porter ces EPI, y compris le conducteur du véhicule.*

>Les véhicules

Le matériel routier mobile constitue un obstacle qui doit être particulièrement apparent. Les véhicules sur la chaussée peuvent être peints en orange ou en une couleur claire et doivent porter une signalisation complémentaire (rubans de couleur rouge et blanche).

S'ils sont contraints à progresser lentement, ou de stationner fréquemment sur les chaussées, les véhicules de chantier doivent être dotés de feux spéciaux conformes aux réglementations.

Important : *Les rubans de balisage (rouge et blanc) ont un sens de pose : ils doivent former un A et non un V afin d'attirer l'œil de l'usager de la route vers le haut et non vers le milieu du camion.*

Les engins assurant la signalisation de position sont équipés d'un panneau AK 5 doté de trois feux de balisage et d'alerte synchronisés, visible de l'avant et de l'arrière.

[1] A compter du 1er janvier 2014, le Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) regroupera les CETE, le CERTU, le CETMET et le SETRA.

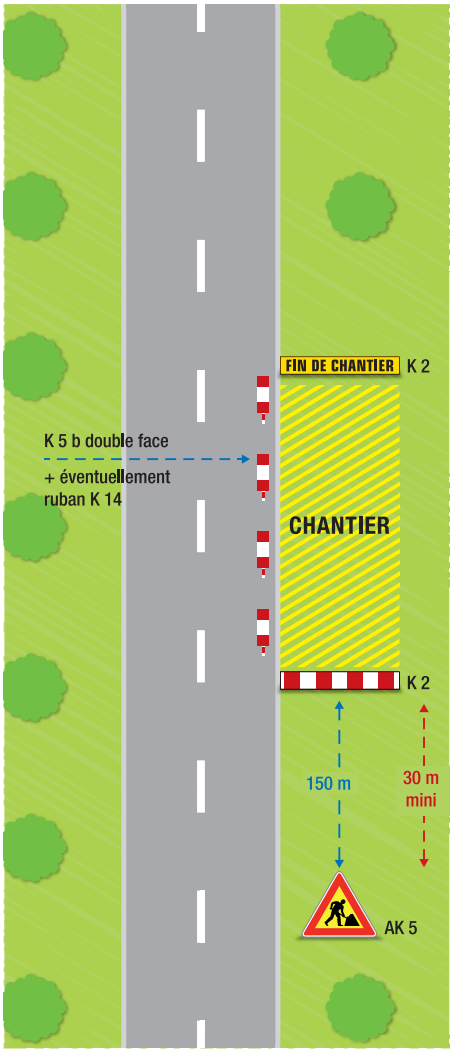
Cas pratiques*

>Chantier fixe sans empiètement sur la chaussée

Dans ce cas, la signalisation est limitée à :

- une signalisation d'approche (panneau AK5) ;
- une signalisation de position longitudinale et frontale.

Remarque : *Si la largeur de l'accotement est insuffisante, il convient d'employer des panneaux K5b à la place des panneaux K2. Le panneau AK5 doit être enlevé en période d'inactivité du chantier.*



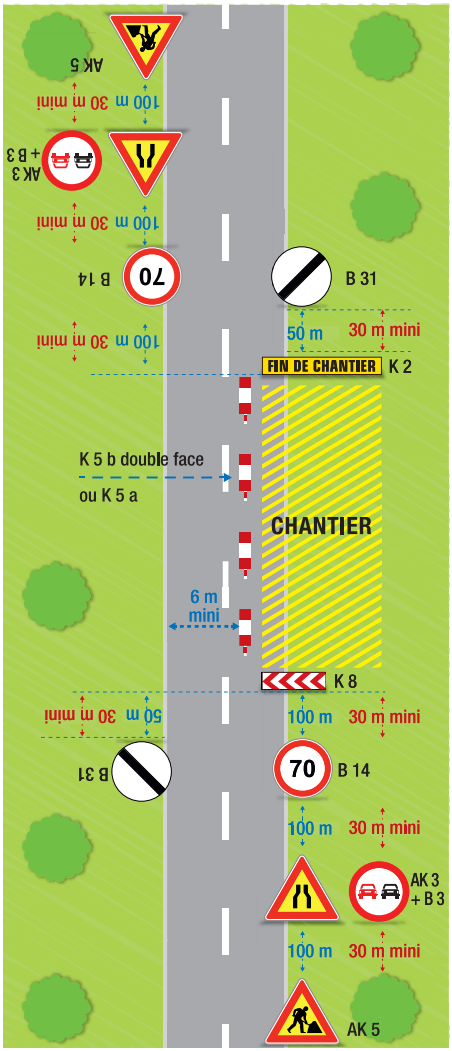
* Source : hsct2.free.fr

>Chantier fixe avec empiètement léger sur la chaussée

Dans ce cas, la signalisation comprend :

- une signalisation d'approche (panneau AK5) ;
- une signalisation de position longitudinale et frontale, complétée le cas échéant par un biseau.

Remarque : *la signalisation d'approche est composée d' un panneau AK5, d'un panneau de danger AK3 (rétrécissement de chaussée) et des panneaux de prescription B3 (interdiction de doubler) et B14 (limitation de vitesse). Les panneaux de prescription ne sont pas nécessaires si la partie laissée libre de la chaussée permet une circulation sans contrainte.*



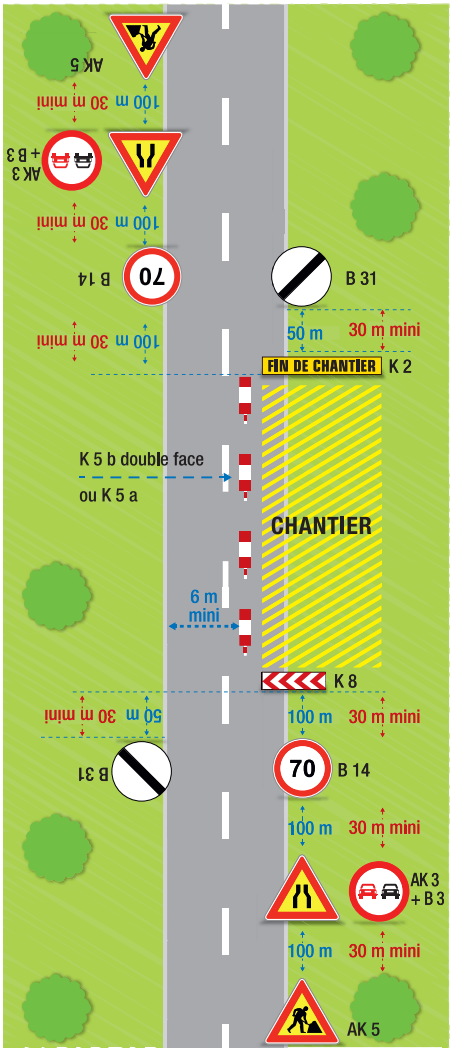
Cas pratiques

> Chantier fixe avec empiètement fort sur la chaussée

Dans ce cas, la signalisation comprend :

- une signalisation d'approche (panneau AK5) ;
- une signalisation de position longitudinale et frontale, complétée le cas échéant par un biseau.

Remarque : *l'empiétement du chantier impose un déport de trajectoire notable mais permet le croisement de véhicule dans des conditions acceptables de sécurité.*



>Chantier mobile sans signalisation d'approche

Ce sont :

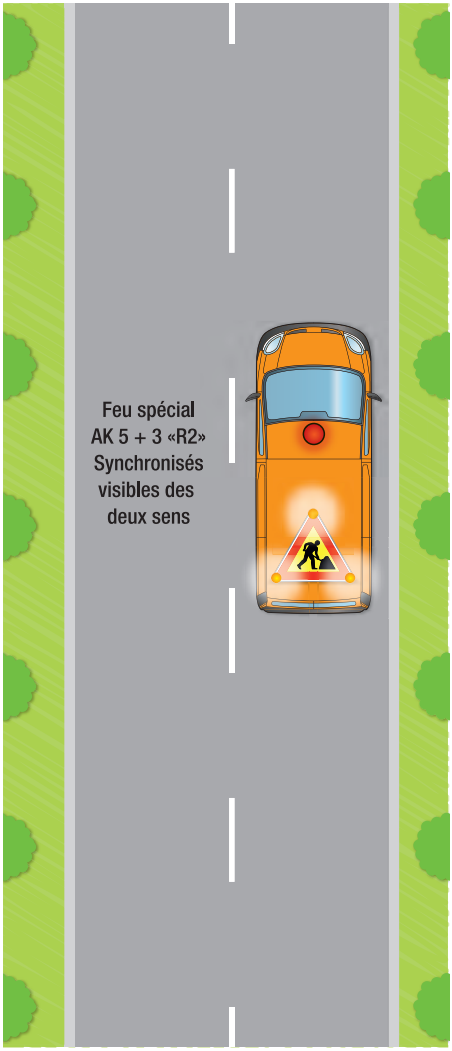
- des chantiers progressant de façon continue à une vitesse pouvant varier de quelques centaines de mètres à plusieurs dizaines de kilomètres par heure ;
- des chantiers progressant par bonds successifs (au moins un bon par demi-journée).

Dans ce cas, la signalisation comprend :

- un feu spécial (gyrophare) ;
- un panneau AK5 avec 3 feux R2.

L'ensemble est synchronisé et visible dans les deux sens.

Remarque : *ce schéma constitue la règle générale pour un chantier mobile sur section à visibilité correcte. Le dispositif est identique si l'empiètement sur la chaussée est moindre.*



La recherche de responsabilité

La responsabilité de la collectivité pourra être recherchée dans deux situations :

- un dommage matériel ou corporel sur un usager de la voie concernée par le chantier temporaire ;
- un manquement aux obligations de sécurité des agents.

>Pouvoir de police

Par son pouvoir de police, le maire est tenu de restreindre et de réglementer la circulation et le stationnement sur le territoire de sa commune *(art. L. 2212-2 et suivants du code général des collectivités territoriales)*, dans le cas, entre autres, de chantiers temporaires. Sa responsabilité peut être mise en cause s'il n'adapte pas la signalisation aux dangers et si cette lacune entraîne un accident de la circulation *(cour d'appel de Besançon 27 octobre 2009, n°08/01353).*

Pour autant, le juge considérera le comportement de la victime pour statuer sur la responsabilité de la collectivité : vitesse trop élevée, refus de tenir compte des avertissements des agents*.

Et si le panneau se renverse ?

En 2006 (TA Montpellier 9 juin 2006 n°0301658) une collectivité mise en cause par une automobiliste accidentée en dérapant sur des gravillons a été relaxée. La chaussée était en cours de réfection mais le panneau d'avertissement du danger était renversé. Le tribunal n'a pas mis en cause la collectivité car la vitesse et le comportement imprudent de la conductrice étaient à l'origine de l'accident.

>Obligation de sécurité

La responsabilité pénale personnelle de la collectivité peut être engagée pour les délits non intentionnels en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la

** Lire à ce sujet l'arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille du 4 juillet 2013 (n° 11MA01938), une automobiliste est tombée dans un fleuve après avoir ignoré les avertissements des agents travaillant sur un chantier et avoir contourné des véhicules de chantier placés en travers de la chaussée et a roulé sur 300 m de câbles qui jonchaient la voie.)*

loi ou le règlement, lorsque l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu de la nature de ses missions (…) ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait. *(art. 121-3 du code pénal).*

Ainsi, en matière d'hygiène et sécurité, la collectivité est tenue à une obligation de résultats. Elle doit donc mettre à la disposition de ses services les équipements nécessaires, appropriés au travail à réaliser ou convenablement adaptés à cet effet, en vue de préserver leur santé et leur sécurité.

Les équipements de travail doivent être maintenus en état de conformité avec les règles techniques de conception et de construction.

Des vérifications périodiques sont parfois imposées avec une périodicité différente selon le matériel concerné, et sont consignées dans le registre de sécurité. Lors de leur remise en service, après toute opération de démontage et remontage ou de modification susceptible de mettre en cause leur sécurité, les équipements doivent également faire l'objet d'une vérification, en vue de s'assurer de l'absence de toute défectuosité *(cour administrative d'Amiens, 18 décembre 2007, N°07/01498 ; cour administrative de Limoges, 14 mai 2012, n°11/01483 ; cour d'appel de Poitiers, 13 septembre 2012, N° 12/00586).*

Bon à savoir

SMACL Assurances met à votre disposition un outil d'aide à l'élaboration de votre document unique (voir page 20).

> Importance du chef d'équipe

La collectivité a une obligation de formation et d'encadrement du chantier. La désignation d'un chef d'équipe, chargé notamment du respect effectif par les agents des consignes de sécurité comme du port des équipements, est indispensable. Cette désignation est notifiée par écrit notamment dans la fiche de poste de l'intéressé. Par ailleurs, les agents doivent être formés et détenir les compétences techniques et les qualifications requises pour l'accomplissement des missions qui leur sont confiées *(tribunal correctionnel de Cahors, 13 juin 2013, N° 331/2013).*

Sur le terrain, le responsable d'équipe est tenu de faire appliquer les mesures de sécurité. Le cas échéant, il est passible d'une condamnation pénale pour violation des obligations de sécurité imposées par le code du travail. Peu importe que la collectivité n'ait jamais sanctionné le non respect de ces consignes *(tribunal correctionnel d'Angers, 28 mars 2011, n°872/2011).*

Bon à savoir

Le juge pénal fait parfois peser la responsabilité pénale sur les agents conseillers et assistants de prévention. Un agent de maîtrise principale, un ingénieur en chef responsable des services techniques de la ville et un ACMO ont été déclarés coupables de blessures involontaires pour un agent blessé à la suite d'une chute d'une échelle. La Cour a considéré qu'ils ont méconnu une obligation particulière de sécurité (dispositif de protection).

(Cass.crim 3 décembre 2002, N°01-85.109)

Parole d'expert : Dominique Michel

Vice-président de l'ATTF et chargé de mission du Département Mobilités Gestion Réseaux à Toulouse Métropole.

Le niveau d'information sur la signalisation des chantiers est-il suffisant ?

Tout dépend de quel niveau d'information nous parlons : d'une transmission orale des procédures suivies par les agents ou d'une information théorique, juridique et réglementaire dispensée par des spécialistes.

Aujourd'hui, dans la plupart des collectivités, les nouveaux agents reçoivent de l'information de la part des « anciens » qui eux-mêmes l'ont reçue de leurs prédécesseurs. Mais il manque une réelle formation initiale et continue sur le sujet.

Quels sont les faits troublants et dangereux que vous avez déjà constatés ?

Je vois parfois des panneaux qui n'apportent rien en termes de signalisation, par exemple une limitation à 50 km/h, alors que l'on se situe en ville.

Ce n'est pas la quantité de panneaux qui fait une signalisation de qualité.

Au contraire, des panneaux inutiles peuvent perturber l'usager de la route,

tel un signalement de rétrécissement de voie alors qu'il n'y en a pas.

Une autre erreur fréquemment rencontrée est le mauvais respect des distances (voir page 6). Je concède que ce n'est pas toujours évident, surtout en agglomération où il y a de nombreuses intersections, mais un chantier signalé trop tard ne permet pas à l'automobiliste ou au deux-roues d'adapter sa vitesse.

Par contre, un gros effort a été fait ces dernières années par les collectivités sur le port des équipements

Une collectivité devrait libérer ses agents à raison de trois jours par an pour suivre des formations ou des mises à jour.

de protection (EPI). Les élus et les responsables des services techniques y ont été sensibilisés, et cela porte ses fruits.

Comment l'ATTF agit-elle aux côtés des agents concernés ?

L'ATTF propose des formations à ses adhérents, dernièrement sur la géothermie, la revalorisation des déchets ou encore, en partenariat avec SMACL Assurances, sur la responsabilité des agents ou la gestion d'un sinistre. Nous envisageons d'étendre notre offre de formation aux thèmes relatifs aux chantiers temporaires.

Quels sont les leviers d'action encore possibles pour améliorer la sécurité des agents et des usagers de la route ?

La formation, toujours la formation, encore la formation, en cursus initial et continue, que ce soit pour la signalisation ou pour l'ensemble des sujets d'ailleurs. Je crois au DIF (dispositif individuel de formation) étendu à la fonction publique territoriale depuis 2007. Mais il reste à l'initiative de l'agent, et les collectivités sont moins incitées que dans le secteur privé à l'exercer.

SMACL Assurances à vos côtés

>Des services pour toute la collectivité

SMACL Assurances, mutuelle d'assurances des collectivités et des associations, réunit un ensemble de services directement intégrés à son offre, sans frais supplémentaires, pour que votre collectivité puisse évaluer et agir efficacement sur le risque routier professionnel :

- le logiciel d'aide à l'élaboration du document unique de prévention des risques ;
- la « journée Sensibilisation », destinée à l'encadrement, pour envisager des propositions concrètes d'amélioration de la prévention ;
- le diagnostic, pour cibler les actions prioritaires à mener ;
- l'étude experte personnalisée, pour mesurer l'efficacité d'actions engagées, les reconduire ou les ajuster.

>Des formations pour tous

En collaboration avec votre collectivité et en coordination avec des prestataires spécialisés, SMACL Assurances organise des sessions de formation pour la conduite de tout type de véhicules : véhicules légers, engins de chantiers, poids lourds, chariots élévateurs, grues, etc. Quelques exemples : la conduite sécuritaire, l'écoconduite, le port des EPI, le risque trajet, le constat amiable, la responsabilité au volant…

En savoir plus :
Service prévention de SMACL Assurances
05 49 32 20 15
prevention@smacl.fr

Découvrez l'attf
LE RÉSEAU DES TECHNICIENS

UN RÉSEAU, DES MÉTIERS, DES EXPERTS

Au sein des collectivités territoriales, le technicien joue un rôle influent dans les choix techniques.

Dans les villes moyennes, il assure la mission de directeur des services techniques.

attf
Association des Techniciens Territoriaux de France

UNE ORGANISATION DE PROXIMITÉ

L'ATTF s'appuie sur ses partenaires pour l'organisation de journées techniques en région, l'occasion de mutualiser connaissances et bonnes pratiques.

L'Association des Techniciens Territoriaux de France fédère les techniciens de métropole et des DOM TOM, des communes, intercommunalités, départements, régions et leurs établissements publics

www.attf.asso.fr

Création graphique, PAO : Studio Granite - photo : © fotolia.fr

smacl.fr

Toujours disponibles...

Stations d'épuration

Pour en analyser les risques techniques et professionnels

Risque routier professionnel

Pour les responsables souhaitant engager une démarche d'évaluation et de plan de prévention

Conduite en mission professionnelle

Des conseils de prévention destinés à tous les agents concernés par la conduite

Responsabilité civile personnelle des élus

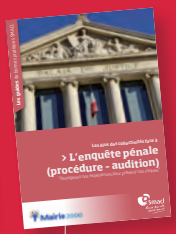
Pour clarifier des notions complexes à partir d'exemples concrets

Risque Malveillance dans les bâtiments publics

Un tour d'horizon des différents moyens techniques et d'indispensables conseils de prévention

Risque Incendie dans les ERP

Réglementation, responsabilité et l'essentiel des mesures à prendre



Enquête Pénale

Pour se repérer dans la procédure, préparer une éventuelle convocation ou audition

Location de locaux à usage professionnel

Pour ne rien oublier : rédaction du bail, modalités de contrôle, mesures de prévention...

Risque de harcèlement moral

Pour aborder le sujet avec précision : définitions, responsabilités, protection...

Plan Communal de Sauvegarde

Des infos et conseils concrets pour garantir l'opérationnalité de son PCS

SMACL Assurances

141, avenue Salvador Allende
79031 NIORT CEDEX 9

Tél. : + 33 (0)5 49 32 56 56
Fax : + 33 (0)5 49 73 47 20

smacl.fr

Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes. Entreprise à conseil de surveillance et directoire régie par le code des assurances - RCS Niort n° 301 309 605