

Rapport d'enquête technique sur l'accident
d'un poids lourd école survenu le 19 avril 2005
sur la RD 8 à Saint Nicolas du Tertre (56)

Avril 2006



Conseil Général des Ponts et Chaussées

Le 10 avril 2006

**Bureau d'enquêtes sur les Accidents
de Transport Terrestre**

Affaire n°BEATT-2005-003

**Rapport d'enquête technique
sur l'accident d'un poids lourd école
survenu le 19 avril 2005
sur la RD 8 à Saint-Nicolas-du-Tertre (56)**

Bordereau documentaire

Organisme (s) commanditaire (s) : Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer ; MTETM

Organisme (s) auteur (s) : Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre ; BEA-TT

Titre du document : Rapport d'enquête technique sur l'accident d'un poids lourd école survenu le 19 avril 2005 sur la RD 8 à Saint-Nicolas-du-Tertre (56)

N°ISRN : EQ-BEATT—06-2--FR

Proposition de mots-clés : poids lourd, formation, sortie de route, accident, permis de conduire...

Sommaire

Résumé.....	5
1- Organisation de l'enquête.....	7
2- L'accident et les secours	9
3- Analyse des causes et facteurs associés	11
3.1- L'activité en cours lors de l'accident : partie pratique de la FIMO	11
3.2- Le moniteur.....	12
3.3- Le stagiaire-conducteur.....	13
3.4- Les 3 autres stagiaires.....	14
3.5- Le trajet en cours.....	14
3.6- Le véhicule, son équipement et son chargement.....	14
3.7- L'infrastructure routière.....	15
4- Conclusions et recommandations.....	17
4.1- Facteurs liés à l'organisation et au déroulement des formations.....	17
4.2- Équipement en ceintures de sécurité des véhicules écoles.....	18
4.3- Facteurs liés l'infrastructure.....	19
Récapitulatif des recommandations.....	20
ANNEXES.....	21
Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête	23
Annexe 2 : Plan de situation.....	24
Annexe 3 : Photographies des lieux et du véhicule.....	25
Annexe 4 : Programme de formation FIMO de l'AFT.....	28
Annexe 5 : Nouveau programme d'intégration des formateurs mis en place par l'AFT.....	29

Glossaire

- **AFT-FC** : Association pour la Formation dans les Transports - Formation Continue
- **BEP** : Brevet d'Etudes Professionnelles
- **BEPECASER** : Brevet pour l'Exercice de la Profession d'Enseignant de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière
- **CAP** : Certificat d'Aptitude Professionnelle
- **CDD** : Contrat à Durée Déterminée
- **DGMT** : Direction Générale de la Mer et des Transports
- **DRIRE** : Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
- **DSCR** : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière
- **FCOS** : Formation Continue Obligatoire de Sécurité
- **FIMO** : Formation Initiale Minimale Obligatoire
- **MJA** : Moyenne Journalière Annuelle
- **PL** : Poids Lourd
- **PTC** : Poids total en Charge
- **RH** : Ressources Humaines
- **SURE** : Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes

Résumé

Le 19 avril 2005 vers 10h30, un poids-lourd école ayant à son bord 5 personnes, circulant dans le cadre d'une formation FIMO, a fait une sortie de route sur la RD 8 sur la commune de St Nicolas du Tertre (56). Le bilan est de 2 personnes tuées et 2 personnes gravement blessées.

Le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a engagé la réalisation d'une enquête technique, confiée au Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transports Terrestres (BEA-TT) par décision du 25 avril 2005.

Le présent rapport est basé sur les investigations des enquêteurs techniques, la communication par l'autorité judiciaire des résultats de son enquête, et la coopération active des dirigeants de l'opérateur de formation professionnelle dans les transports (AFT-FC*), organisateur de la formation en cause.

La cause initiale de cet accident a été un écart de trajectoire du conducteur stagiaire sur une route étroite n'offrant pas de marge de correction. Le camion a versé dans le fossé bordant la route et a poursuivi sa trajectoire en heurtant les arbres plantés sur le talus. Les 4 passagers ont été éjectés. Seul le conducteur est resté au volant et n'a été blessé que légèrement.

A l'issue de l'enquête technique sur cet événement, trois domaines ont été identifiés pour des actions préventives :

- celui de l'organisation des formations « FIMO*, FCOS* et permis lourds », particulièrement en ce qui concerne :
 - l'expérience des formateurs et leur parcours pédagogique d'intégration,
 - les modalités de prise en compte dans le cadre des modules pratiques de conduite de la sécurité,
 - la diversité des niveaux, souvent très faibles, d'expérience des stagiaires à la conduite des PL*,
 - le choix des itinéraires de formation à la conduite,
- celui de l'équipement et de l'usage des ceintures de sécurité des véhicules écoles,
- celui de l'infrastructure et de l'exploitation de l'axe routier en cause qui présente une forte accidentalité et pour lequel sont à noter :
 - les vitesses moyennes excessives constatées,
 - les risques liés à la configuration certaines zones.

Sur ces différents points le BEA formule quatre recommandations qui sont récapitulées en fin de rapport.

* Terme figurant dans le glossaire

1- Organisation de l'enquête

Le mardi 19 avril 2005 vers 10h30, un poids-lourd école ayant à son bord 5 personnes, utilisé par l'Association pour la Formation dans les Transports – Formation Continue (AFT-FC) fait une sortie de route sur la RD 8 au PR 37+780 sur la commune de St Nicolas du Tertre St Nicolas du tertre (56).

Cet accident occasionne le décès du moniteur et d'un stagiaire ; deux autres stagiaires sont blessés gravement.

Après décision du Ministre le 22 avril, le BEA-TT a ouvert l' enquête technique le 25 avril 2005.

L'enquête technique faisant l'objet du présent rapport est réalisée dans le cadre du titre III de la loi n°2003-3 du 3 janvier 2002, et du décret n°2004-85 du 26 janvier 2004, relatifs aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre.

Cette enquête a pour seul objet de prévenir de futurs accidents, en déterminant les circonstances et les causes de l'évènement analysé, et en établissant les recommandations de sécurité utiles.

2- L'accident et les secours

Dans la matinée du 19 avril 2005, un camion école aux couleurs de l'AFT (Renault Magnum 385 T, porteur de 19,450T de PTC*) avec 5 personnes à bord (4 stagiaires et un moniteur) se dirige sur la RD 8 vers Ruffiac, conduit par l'un des stagiaires. A 10h35 selon l'heure enregistrée sur le disque en cours du chronotachygraphe, après un arrêt à La Gacilly, le véhicule reprend la route avec un autre stagiaire au volant.

Moins d'un quart d'heure après, vers 10h48 (toujours selon l'enregistrement du chrono.), au lieu-dit « la pointe » à une dizaine de km de La Gacilly, commune de St Nicolas du tertre(56), dans une ligne droite sur le plat, avec une chaussée de 6,10 M de large sèche bien qu'une pluie récente ait détrempe l'accotement herbeux non-stabilisé, sans qu'un autre véhicule en sens inverse ne gêne le conducteur, le camion école qui circule à 70/75 km/h depuis sa sortie de La Gacilly, se déporte a droite et sa roue avant-droite engage l'accotement à une vitesse de 70 km/h environ.

Après un parcours de près de 45 m, l'avant droit du camion heurte à environ 60 km/h un panneau de signalisation directionnel de type D21b, annonçant un carrefour, monté sur une potence métallique légère en L avec un ancrage en béton en bordure du fossé.

Les roues de droite du camion s'engagent alors dans le fossé (récent et profond d'environ 80 cm) et le véhicule s'incline sur la droite. et poursuit sa trajectoire en heurtant violemment, avec la partie haute de sa cabine de conduite, une rangée de chênes bordant la partie extérieure du fossé.

Ce 2ème choc, qui arrache l'habitacle au raz des portières et le rabat sur la bâche du camion, entraîne l'éjection de 4 des 5 occupants, dont deux vont tomber dans le fossé devant le camion.

La poursuite de la course du camion, qui s'arrêtera environ 80 m après avoir quitté la route, occasionnera le décès des deux personnes tombées dans le fossé ; les deux autres personnes éjectées seront gravement blessées et le conducteur, qui a pu se cramponner au volant, ne sera que légèrement blessé.

Ce sont deux témoins (conducteur d'un camion suiveur et conductrice d'un véhicule léger arrivant en sens inverse alors que l'accident vient de se produire) qui alerteront les secours par appel du « 112 » et des pompiers puis s'efforceront de secourir les victimes accessibles.

Les pompiers évacueront le blessé le plus atteint par hélicoptère ; ils ne pourront que constater le décès, après dégagement du dessous du camion, de deux des passagers (le moniteur et un des stagiaires).

* Terme figurant dans le glossaire

3- Analyse des causes et facteurs associés

3.1- L'activité en cours lors de l'accident: partie pratique de la FIMO

L'activité en cours lors de l'accident nécessite, du fait de son caractère récent, quelques explications.

Issue du « contrat de progrès pour le transport routier de marchandises » de 1994 qui préconisait la généralisation de la formation professionnelle, initiale et continue, des conducteurs pour des raisons de sécurité, la FIMO (Formation Initiale Minimum Obligatoire) d'abord négociée par les partenaires sociaux (accord collectif de branche du 20 janvier 1995) a ensuite été rendue réglementaire (décret n° 97-608 du 31 mai 1997).

La loi n°98-69 du 6 février 1998 l'a généralisée à la totalité des conducteurs routiers de poids-lourds tout en privilégiant, pour les conducteurs, l'approche conventionnelle pour en préciser les modalités d'application.

C'est dans ce contexte que, concernant le transport voyageur, un accord paritaire du 7 décembre 1999 a fixé à 4 semaines la durée de la FIMO pour les conducteurs entrant dans le métier sans disposer d'un diplôme attestant d'une qualification professionnelle allant au-delà de la simple obtention d'un des permis du groupe « lourd » (permis C, EC et D) tel qu'un CAP* ou BEP* de conducteur routier. Un décret n° 2002-747 du 2 mai 2002 a conféré un caractère réglementaire à ce dernier dispositif et a prévu son contrôle et les sanctions applicables en cas de manquement. Des arrêtés sont venus fixer le programme des formations (17 juillet 2002) et les conditions d'agrément des centres dispensant de telles formations (10 janvier 2003).

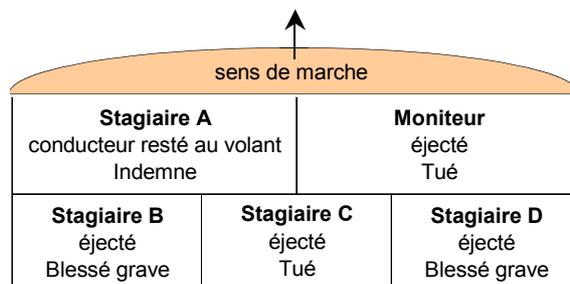
Il convient enfin de noter qu'une Directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003 généralise à tous les pays membres de l'Union un dispositif de formation obligatoire des conducteurs routiers, largement inspiré du système français, dont la transposition dans les droits nationaux devra être achevée pour le 10 septembre 2006.

L'AFT, principal organisme de formation pour les professionnels du transport routier, est évidemment un des principaux opérateurs de la FCOS de la FIMO avec PROMOTRANS et ECF.

C'est dans ce cadre que se situe le stage en cours lors de l'accident. Le détail du programme de cette FIMO par l'AFT est reproduit en Annexe 2.

On verra ci-après comment se situaient précisément le moniteur et les stagiaires dans le contexte de cette formation.

L'accident du 19 avril 2005 s'est produit au cours d'un parcours sur route en début de stage, le 2^{ème} jour de la semaine pratique portant sur le « Perfectionnement à la conduite professionnelle axé sur les règles de sécurité » du programme de la FIMO, module qui se déroule en cabine d'un véhicule école par groupe de 5 personnes : un moniteur et 4 stagiaires prenant à tour de rôle le volant. Lors du trajet en cause, les passagers étaient placés dans la cabine du camion école comme indiqué sur le schéma ci-dessous.



* Terme figurant dans le glossaire

3.2- Le moniteur

Le moniteur en charge de cette partie de la formation était nouveau dans ce poste et assurait pour la seconde fois l'animation d'un module de conduite.

Pour le recrutement de formateurs spécialisés permanents l'AFT a mis en place une procédure en deux volets :

- Volet 1 : procédure de recrutement proprement dite organisée et mise en œuvre par le service central des RH* de l'AFT et qui porte sur :
 - la formation et la qualification professionnelles du candidat (détenir au moins un diplôme du domaine professionnel transport) ;
 - son expérience professionnelle (au moins 5 ans dans le transport dont au moins 3 en qualité de conducteur routier) ;
 - son évaluation par des tests de sélection sur son savoir et son savoir faire dans le domaine.
- Volet 2 : procédure complémentaire dite d'intégration organisée et mise en œuvre par la direction régionale de l'AFT qui recrute. C'est au terme de ce parcours d'intégration, réalisé principalement en situation réelle de travail, que le candidat est définitivement recruté avec un contrat CDI. Pour ce qui concerne la direction régionale concernée (centre régional pays de la Loire) et dans le cas présent du recrutement du moniteur en cause, ce parcours devait se dérouler sur 6 semaines :

	Début	Fin	Contenu de principe
Semaine 1	lun-04-avr-2005	ven-08-avr-2005	connaissance administrative, réglementaire et pratique du milieu et de l'activité professionnelle.
Semaine 2	lun-30-mai-2005	ven-03-juin-2005	
Semaine 3	lun-01-août-2005	ven-05-août-2005	
Semaine 4	lun-08-août-2005	ven-12-août-2005	
Semaine 5	lun-22-août-2005	ven-26-août-2005	Formation pédagogique et mise en application pratique
Semaine 6	lun-12-sept-2005	ven-16-sept-2005	
Coaching Regroupement	mar-16-août-2005	ven-19-août-2005	mise en commun
Jury	mar-27-sept-2005	jeu-29-sept-2005	décision

Concernant le volet 1, le moniteur concerné avait passé avec succès les tests et sa qualification répondait aux exigences imposées par l'AFT :

- titulaire des permis C et EC, il avait 13 ans d'expérience en qualité de conducteur routier, avait suivi un stage permis D plus FIMO en 2001 et une formation FCOS en 2002. Il avait en outre participé à une session de formation à l'admissibilité au BEPECASER* en novembre 2001. enfin, il était titulaire de BEP/CAP en mécanique et électricité automobile.

Concernant le volet 2, le moniteur concerné avait participé avant l'accident à 2 semaines d'intégration (du 04 avril au 15 avril 2005) comportant notamment une participation, en qualité d'observateur en double, à une session FCOS et une première animation d'un module de conduite dans une seconde session FCOS.

Au vu du déroulement de son cursus de recrutement et d'intégration (volet 1 et volet 2), le moniteur chargé du stage en cause satisfaisait aux conditions requises par l'AFT pour animer un tel stage.

* Terme figurant dans le glossaire

Observons, à cet égard, que le parcours d'intégration intervient après le volet 1, dont les évaluations visent à apporter une garantie sur l'expérience du futur moniteur notamment en matière de sécurité routière, et qu'il se déroule selon deux modes distincts et complémentaires :

- un ensemble de modules spécifiques où sont approfondies ses connaissances théoriques et pratiques sur le milieu et l'activité des transports, et où lui sont enseignés les bases pédagogiques pour piloter un stage FIMO ou FCOS ;
- une participation pratique, en qualité d'observateur, à un stage FIMO, ou FCOS, piloté par un formateur expérimenté, pour acquérir une première expérience en situation.

Dans ses deux modes, les méthodes, repères et réflexes concernant la sécurité de conduite sont largement traités comme objets de connaissance et de pratique à transmettre aux stagiaires.

Toutefois, les risques spécifiques auxquels les stagiaires et le moniteur peuvent être exposés lors des modules pratiques de conduite dans une FIMO ou une FCOS, ne sont pas spécifiquement examinés ni traités dans ce programme d'intégration tel qu'il est conçu.

3.3- Le stagiaire-conducteur

Le stagiaire conducteur a obtenu le permis C au cours de son service militaire en 1993. ce permis a été validé le 15 juin 1993 en Loire-Atlantique. Depuis cette date, il n'a jamais exercé d'activité de transport routier ni conduit sur route de véhicules lourds. Au chômage depuis 2 ans, c'est dans la perspective d'une reconversion professionnelle dans ce secteur d'activité qu'il suivait ce stage FIMO, pris en charge pour partie par son futur employeur. Pour effectuer cette FIMO, il a passé une visite médicale de contrôle le 07 avril 2005 et a été déclaré apte pour les permis C et EC.

La veille de l'accident (1^{er} jour de la semaine pratique), il avait effectué un test de conduite d'une durée de 70 minutes qui mettait en évidence son manque d'assurance (crispation au volant, difficulté à positionner le véhicule, empiètement sur le trottoir à droite) selon les indications que le moniteur a reporté sur la fiche d'évaluation, confirmées par ses collègues stagiaires survivants.

Le jour de l'accident, le stagiaire D a pris le volant du poids lourd école en premier. Après une pose d'un quart d'heure, le stagiaire A, conducteur lors de l'accident, l'a remplacé à 10 heures 35. L'accident est survenu à 10 heures 48. les disques du chronotachygraphe, pour ce parcours de 13 minutes n'apportent pas d'informations particulières sinon que le véhicule roulait à une vitesse inférieure à 80 km/h au moment de l'accident, vitesse qu'il avait atteinte très progressivement.

Au cours d'un tel exercice de mise en situation, le moniteur est amené à formuler des observations ou des conseils sur la manière de conduire à l'attention tant du conducteur que des autres stagiaires. Pour le trajet en cause, les témoignages indiquent qu'il y en a eu mais ne précisent pas leur contenu. Toutefois, dans l'instant qui a précédé immédiatement l'accident, il est rapporté que le conducteur a tourné la tête vers le moniteur et que c'est à cet instant que le poids lourd aurait dérivé sur la droite et empiété sur le bord du fossé.

Le poids lourd a donc quitté la route sur un léger écart qui n'a pu être corrigé en raison de la configuration des lieux.

En effet, la faible largeur de la chaussée (6,10 mètres, soit 3,05 mètres pour les 2 voies de circulation), et la présence d'un fossé en bordure sans accotement intermédiaire notable, ne laissaient, à la vitesse pratiquée, aucune marge d'erreur dans le positionnement du véhicule. La conduite dans ces conditions requiert un savoir faire éprouvé et une grande sûreté que le stagiaire n'avait pas.

Ces circonstances posent la question du choix des itinéraires d'apprentissage qui devraient être à la mesure des compétences des stagiaires.

3.4- Les 3 autres stagiaires

Parmi les 3 autres stagiaires :

- le stagiaire C, tué dans l'accident, travaillait chez Kodak, site de Sainte Luce sur Loire qui doit prochainement fermer. Ce stage était pris en charge par Kodak dans le cadre du plan de reclassement. Le stagiaire envisageait, après ce stage FIMO de mise à niveau et de qualification professionnelle de conducteur routier, de se mettre à son compte dans l'activité du transport routier.
- Les stagiaires B et D disposaient d'un emploi pérenne dans le secteur des livraisons. Ils effectuaient ce stage à la demande et aux frais de leur employeur dans la perspective de passer le permis super lourd.

Seul le stagiaire D avait ce jour là pris le volant du camion école, en début de parcours.

Les évaluations intermédiaires effectuées le premier jour de cette semaine de pratique sur ces 3 stagiaires montrent que les stagiaires étaient tous d'un niveau équivalent et avaient notamment des difficultés à positionner leur véhicule (manque d'expérience du gabarit).

Globalement, le stage FIMO répondait au besoin de mise à niveau des stagiaires. L'ensemble des dispositions et procédures de formation mises en œuvre par l'AFT prennent correctement en compte ce besoin et satisfont aux obligations réglementaires en la matière.

Toutefois, à la lumière de cet accident, on peut s'interroger sur les tests et la nécessité d'un premier apprentissage de conduite, sur simulateur par exemple, avant d'aborder la phase opérationnelle sur route.

3.5- Le trajet en cours

Le trajet de ce deuxième jour de pratique partait de Sainte Luce sur Loire et allait en direction de Ploërmel en passant par Pontchâteau, Redon, la Gacilly. Entre la Gacilly et Ploërmel l'itinéraire passe par la route départementale N°8 qui traverse la commune de saint Nicolas du Tertre. Il devait sans doute se poursuivre, après Ploërmel, sur Rennes pour revenir enfin sur Nantes.

Le stagiaire D a conduit le camion école entre Sainte Luce sur Loire et la Gacilly, soit 96 km dont 55 sur voie rapide, sans incident. Le stagiaire A a pris le volant à la Gacilly et l'accident est survenu à une dizaine de kilomètres plus loin sur la route départementale N°8 sur la commune de Saint Nicolas du Tertre.

Ce trajet, choisi pour cette phase de perfectionnement de la conduite ne semble pas avoir fait l'objet d'un examen particulier. Il a été défini par le moniteur au vu des lacunes des stagiaires pour leur permettre en situation d'acquérir les bonnes attitudes. Cela correspond à une démarche pédagogique classique et n'appelle pas d'observation sur le fond de la formation.

Il convient, cependant, au regard des risques inhérents à la mise en situation dans un contexte de circulation routière, de s'interroger sur l'adéquation du trajet d'apprentissage avec le niveau acquis des stagiaires non pas du seul point de vue de l'apprentissage de la maîtrise des risques mais aussi des risques effectifs susceptibles de se présenter au cours de ce trajet.

3.6- Le véhicule, son équipement et son chargement

Le poids lourd utilisé pour cet enseignement était un RENAULT MAGNUM 385 TI mis en circulation en 1995 dont le compteur affichait un kilométrage de 505 000. Le véhicule avait été aménagé pour servir de camion école (cabine refaite pour permettre la présence de 7 personnes à bord et système de double commande au pied) en 2000. Le procès verbal de réception en véhicule

école est daté du 16 mai 2000. Il avait été examiné et réceptionné par le service de la DRIRE* le 12 juillet 2004 pour une durée d'un an.

L'expertise conduite après l'accident n'a noté aucun défaut mécanique de l'ensemble ou des organes. Deux points cependant appellent remarques :

- La double commande accélérateur était neutralisée. Cette neutralisation est autorisée par la réglementation et largement pratiquée par les organismes de formation pour en éviter l'utilisation considérée par eux comme inutile voire dangereuse.
- Le camion ne disposait pas de ceintures de sécurité. Au plan réglementaire, l'âge du véhicule le dispensait de cet équipement

Le chargement du véhicule (17 tonnes) correctement constitué et réparti n'appelle pas de remarque et ne l'a pas déséquilibré.

Le point à retenir est l'absence de ceinture de sécurité. Bien que celles-ci ne soient pas obligatoires pour des véhicules de cet âge, il apparaît que ce sont les personnes éjectées qui ont subi les plus graves dommages (2 tués et 2 blessés graves). L'état de l'intérieur de la cabine et surtout des sièges après l'accident montrent que le maintien des passagers sur leur siège par une ceinture aurait permis d'éviter leur éjection.

Une fois encore, cet accident met en lumière l'utilité des dispositifs de retenue et plaide en faveur d'un effort supplémentaire pour en équiper, chaque fois que c'est techniquement possible, tous les véhicules même de manière rétroactive. Cela est particulièrement vrai pour les véhicules écoles où l'exemplarité doit être de mise pour créer le réflexe du port de la ceinture.

3.7- L'infrastructure routière

La route départementale N°8 sur laquelle s'est produit l'accident a une chaussée bidirectionnelle de 6,10 m de large. Son revêtement est en bon état. Elle est bordée de chaque côté par un fossé profond de 0,50 m sans accotement intermédiaire avec la chaussée. A l'extérieur de chaque fossé une rangée d'arbres (chênes dans cette partie) longe la route.

Cette section de la RD 8 où est survenu l'accident, fait partie de la liaison « LA GACILLY-PLOERMEL » qui compte un trafic PL supérieur à la moyenne départementale, avec, en moyenne journalière annuelle (MJA), 2800 véhicules/jour en 2004, dont 11% de PL.

Un diagnostic de sécurité de type 'SURE*' a été réalisé en 2004 sur l'ensemble de cette liaison « LA GACILLY-PLOERMEL » par la DDE (CDES) à la demande du Conseil Général du Morbihan. Ses résultats mettent en lumière une forte accidentalité de l'ensemble de la section avec 66 accidents en 10 ans dont : 39 accidents corporels (9 mortels, ayant occasionné 11 tués, 14 graves et 16 légers) et 27 accidents matériels.

Par ailleurs, ces accidents se caractérisent par un fort pourcentage d'accidents de véhicules seuls 62% pour 64% des tués (à comparer aux valeurs moyennes respectives de 22% et 37% pour l'ensemble du département ou de 36% et 49% au niveau national); 19 accidents impliquent des PL, ce qui représente 29% des accidents recensés. Ce taux de 29% n'est pas directement comparable aux 11% de la part des PL dans le trafic total, toutefois l'écart important est significatif des risques qui pèsent sur cet itinéraire. Notons, enfin, que, sur les 10 dernières années, le taux de tués pour 10⁸.véhicules.km sur cet itinéraire est de 3,6 pour une valeur moyenne sur l'ensemble des routes départementales de l'ordre de 1,7.

Les causes sont principalement liées aux vitesses excessives pratiquées : les mesures de vitesse réalisées dans le cadre du diagnostic de sécurité précité ont montré que la V85 (vitesse qui n'est pas dépassée par 85% des VL) atteignait en certains points 108 km/h et la moyenne pondérée

* Terme figurant dans le glossaire

de cet indicateur sur l'ensemble de l'itinéraire s'établissait à 98,5 km/h. Enfin, les croisements de PL sur une chaussée de faible largeur à accotements herbeux très étroits sont une autre cause avérée d'accidents.

Il est à noter, toutefois, que la section concernée par l'accident du 19 avril 2005 n'est pas, sur l'ensemble de cette liaison, la plus accidentogène; aucun accident n'avait été enregistré depuis 2000.

Précisons, enfin, que divers travaux d'aménagement de sécurité des sections accidentogènes de cette liaison ont été réalisés par le département, avec notamment des aménagements de carrefours, la rectification de tracé des sections sinueuses, des reprofilages et divers équipements de signalisation.

En l'état actuel, l'étroitesse et l'environnement de cette route associés au trafic poids lourds en font un itinéraire difficile où le moindre écart peut avoir des conséquences graves.

Indépendamment de la pertinence du choix d'un tel itinéraire pour une formation dans les circonstances décrites, la route en elle-même peut être considérée comme dangereuse. Si la réflexion étudiée par le département doit apporter, à terme, une réponse à ce problème, des mesures d'exploitation (signalisation, réduction spécifique de vitesse pour les poids lourds) pourraient dans l'immédiat contribuer à renforcer la sécurité.

4- Conclusions et recommandations

Survenu dans le contexte d'une formation FIMO, cet accident met en lumière essentiellement 6 facteurs en distinguant :

- 4 points relatifs à la sécurité dans l'organisation et le déroulement de ces formations :
 - Expérience générale des formateurs : expérience professionnelle et pédagogique en matière de formation à la conduite;
 - Maîtrise par les formateurs, lors des exercices pratiques de conduite par les stagiaires, des situations susceptibles de mettre en cause la sécurité : connaissance et perception des risques, anticipation et réaction aux risques potentiels ou perçus;
 - Choix des itinéraires pour les modules pratiques de conduite.
 - Niveau d'expérience à la conduite des stagiaires en formation : évaluation initiale, homogénéité des groupes de stagiaires, progressivité et pertinence de la formation pratique;
- 1 point concernant l'équipement du véhicule : absence de ceintures de sécurité, facteur toujours aggravant pour les conséquences corporelles;
- 1 point portant sur l'infrastructure : la dangerosité de l'itinéraire en raison de deux facteurs conjugués, son étroitesse et l'important trafic de PL.

4.1- Facteurs liés à l'organisation et au déroulement des formations

Cet accident mortel est survenu dans le cadre de formations professionnelles (FIMO ou FCOS) où de tels événements sont rares (le dernier accident mortel que l'AFT a eu à déplorer s'est produit il y a une trentaine d'années). Il a montré que les pratiques de conduite en sécurité, enseignées aux stagiaires en vue de leur propre activité de conducteurs professionnels, appelaient une intégration spécifique dans le parcours pédagogique de formation des moniteurs comme facteur de sécurité propre au déroulement des stages qu'ils auront à piloter.

Cela concerne non seulement l'expérience professionnelle des formateurs mais également leur expérience pédagogique. Le parcours d'intégration des futurs formateurs doit être réexaminé à la lumière de cette exigence de sécurité pour les modules pratiques de conduite. En particulier, la capacité du formateur à rester vigilant sur le comportement du stagiaire au volant et à anticiper les risques s'avère un facteur de sécurité essentiel et doit faire l'objet d'une évaluation précise lors du parcours de formation du moniteur et de manière périodique pour tous les formateurs.

L'AFT, après cet accident, a réalisé une analyse détaillée des accidents et incidents et mis en place un retour d'expérience sur ce thème. S'appuyant sur ce retour d'expérience, elle a entrepris une refonte complète des parcours d'intégration de ces futurs formateurs dans le sens d'une meilleure prise en compte des risques en situation pratique. Ce programme est reproduit en annexe 3.

L'itinéraire, difficile pour des stagiaires inexpérimentés, n'offrait aucune ressource de rattrapage en cas d'erreur de conduite. Son choix par le moniteur en fonction de critères d'apprentissage n'a pas intégré les risques qui en résultaient.

Ce point a été également pris en compte dans la nouvelle organisation des stages par l'AFT en instaurant des critères de choix d'itinéraires en fonction du niveau des stagiaires et des paliers de progression.

Par ailleurs, il apparaît que les stagiaires des formations FIMO sont souvent des personnes titulaires d'un permis C et/ou D qui n'ont pas eu de pratique pendant plusieurs années et viennent en stage pour un recyclage professionnel. Dans ce contexte, le faible niveau d'expérience de la conduite

des stagiaires devrait conduire les organismes de formation à mettre en place une phase de remise à niveau (par exemple sur simulateur) avant d'engager les modules pratiques de la FIMO.

Enfin, la disparité de niveau d'expérience de la conduite au sein d'un même groupe de stagiaires est une autre difficulté à laquelle sont confrontés les organisateurs de ces formations. A cet égard, il conviendrait également que les organismes formateurs s'attachent à constituer des groupes homogènes en instaurant un test des prérequis en matière de conduite.

Recommandation R1 (DGMT*) : intervenir auprès des opérateurs de formation FIMO et FCOS pour que ceux-ci :

- 1. mettent en place des procédures de formation des moniteurs qui prennent en compte les risques inhérents aux situations de formation pratique à la conduite de stagiaires peu expérimentés.**
- 2. instaurent une organisation des stages FIMO tenant compte du niveau d'expérience des stagiaires en matière de conduite de poids lourd.**

4.2- Équipement en ceintures de sécurité des véhicules écoles

Le véhicule en cause, réaménagé pour accueillir 7 personnes à bord, n'était pas équipé de ceintures de sécurité. Rappelons à cet égard que sur les véhicules de cette génération (1995), cet équipement n'est pas obligatoire, même en cas de réaménagement de la cabine. Il est à noter, par ailleurs, l'opinion communément admise dans le milieu des moniteurs selon laquelle le port de la ceinture de sécurité empêcherait toute intervention de correction de trajectoire en cas d'erreur du conducteur stagiaire.

Or, il est clair que dans le cas examiné, les personnes tuées et gravement blessées sont celles éjectées de la cabine et que le port de ceintures en empêchant l'éjection aurait mieux préservé les occupants.

Par ailleurs, en situation réelle de conduite, l'analyse montre que l'efficacité d'une correction de trajectoire par un moniteur placé à côté du conducteur implique, compte tenu de l'inertie des PL, deux conditions (sans garantie sur le résultat) :

- le moniteur doit être placé juste à côté du conducteur pour accéder au volant sans mouvement important du corps, faute de quoi, l'intervention sera retardée, imprécise et trop brusque;
- le moniteur doit être en mesure de prendre le contrôle sans délai et donc d'exercer une vigilance de conducteur sur la trajectoire du véhicule, en particulier sur les itinéraires étroits qui n'offrent aucune marge d'erreur.

Outre le fait que ces conditions de placement ne sont pas possibles dans un PL, elles sont contre productive tant du point de vue de l'apprentissage que de la sécurité pour quatre raisons :

- le stagiaire n'est plus en situation de responsabilité mais d'assisté;
- cette situation place le moniteur dans le registre du conducteur et non dans celui du formateur dont la vigilance de tous les instants doit s'attacher à analyser les comportements du conducteur, à anticiper les risques et à en faire prendre conscience au conducteur avant qu'il ne soit trop tard.
- la sécurité n'est plus objet d'enseignement pratique mais simple réaction en temps réel en réponse aux événements qui surgissent et sans anticipation.

* Terme figurant dans le glossaire

- la réalisation de FIMO ou de FCOS (dont la raison d'être est précisément la sécurité) dans des véhicules où ces équipements de sécurité sont absents ou non utilisés, est contraire à l'objectif même de ces formations.

C'est la conclusion à laquelle est parvenue l'AFT qui a décidé de réaménager tous ses véhicules en les équipant de ceintures de sécurité et posé le principe que, désormais, il n'y aurait aucune dérogation possible à leur utilisation constante, y compris voire surtout par les moniteurs.

Recommandation R2 (DSCR*, DGMT) :

- 1. Rendre obligatoire l'équipement en ceintures de sécurité de tous les véhicules lourds nouvellement affectés aux stages pratiques « permis lourds, FIMO et FCOS » à compter d'une date à fixer (aussi proche que possible). A terme, l'équipement et l'usage des ceintures de sécurité dans tous les véhicules écoles lourds doivent être rendus obligatoires ;**
- 2. En tout état de cause, il serait souhaitable que les opérateurs de formation « Permis Lourds, FIMO et FCOS » prennent des dispositions pour n'utiliser que des véhicules équipés de ceintures de sécurité et en faire respecter l'usage par leurs moniteurs et leurs stagiaires.**

4.3- Facteurs liés l'infrastructure

L'étroitesse de la route départementale n°8, l'absence d'accotement et la présence d'arbres ont été un facteur d'aggravation des conséquences de cet accident. Bien qu'au moment des faits, le camion accidenté ne croisait aucun autre véhicule, la configuration des lieux ne laissait aucune marge de rattrapage du moindre écart, sauf à rouler à une vitesse bien inférieure à la limite autorisée (80 km/h pour les PL).

En situation habituelle de circulation sur cette route, avec 2800 véhicules/jour dont 11 % de PL, l'accidentalité est élevée. Les divers travaux d'aménagement réalisés ou engagés par le département suite au constat du diagnostic de sécurité visent à améliorer cette situation. En tout état de cause, il est bon de rappeler que les limitations de vitesse sur les itinéraires ne sont pas des objectifs à atteindre mais des limites à ne pas dépasser et que, quelle que soit la limitation de vitesse prescrite, le conducteur est appelé à adapter sa vitesse aux circonstances qu'il rencontre. Rappelons qu'au rang de ces circonstances s'inscrivent les conditions de circulation et l'état du trafic mais aussi l'expérience et l'état de vigilance du conducteur.

Recommandation R3 (Préfecture du Morbihan) : renforcer les contrôles de vitesse sur cet itinéraire en vue de réduire les excès constatés, causes majeures des accidents enregistrés.

Recommandation R4 (Conseil Général du Morbihan) : définir, à partir des résultats du diagnostic de sécurité, éventuellement complété, un programme des aménagements de sécurité non encore réalisés et engager sa réalisation dès que possible.

Les quatre recommandations formulées sont récapitulées ci-après.

* Terme figurant dans le glossaire

Récapitulatif des recommandations

Recommandation R1 (DGMT) : intervenir auprès des opérateurs de formation FIMO et FCOS pour que ceux-ci :

3. mettent en place des procédures de formation des moniteurs qui prennent en compte les risques inhérents aux situations de formation pratique à la conduite de stagiaires peu expérimentés.
4. instaurent une organisation des stages FIMO tenant compte du niveau d'expérience des stagiaires en matière de conduite de poids lourd.

Recommandation R2 (DSCR, DGMT) :

3. Rendre obligatoire l'équipement en ceintures de sécurité de tous les véhicules lourds nouvellement affectés aux stages pratiques « permis lourds, FIMO et FCOS » à compter d'une date à fixer (aussi proche que possible). A terme, l'équipement et l'usage des ceintures de sécurité dans tous les véhicules écoles lourds doivent être rendus obligatoires ;
4. En tout état de cause, il serait souhaitable que les opérateurs de formation « Permis Lourds, FIMO et FCOS » prennent des dispositions pour n'utiliser que des véhicules équipés de ceintures de sécurité et en faire respecter l'usage par leurs moniteurs et leurs stagiaires.

Recommandation R3 (Préfecture du Morbihan) : renforcer les contrôles de vitesse sur cet itinéraire en vue de réduire les excès constatés, causes majeures des accidents enregistrés.

Recommandation R4 (Conseil Général du Morbihan) : définir, à partir des résultats du diagnostic de sécurité, éventuellement complété, un programme des aménagements de sécurité non encore réalisés et engager sa réalisation dès que possible.

ANNEXES

Annexe n°1 : Décision d'ouverture d'enquête

Annexe n°2 : Plan de situation

Annexe n°3 : Photographies

Annexe n°4 : Programme de formation FIMO de l'AFT

Annexe n°5 : Nouveau programme d'intégration des formateurs à l'AFT

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête



2005-003

ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du territoire
du Tourisme et
de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées

BEA-TT
Bureau d'enquêtes
sur les accidents de
transport terrestre

Le Directeur

DECISION

Le directeur du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre ;

Vue la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et notamment son titre III sur les enquêtes techniques ;

Vu le décret n°2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre ;

Vu l'arrêté du 11 mai 2004 portant délégation de signature au directeur du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) .

DECIDE

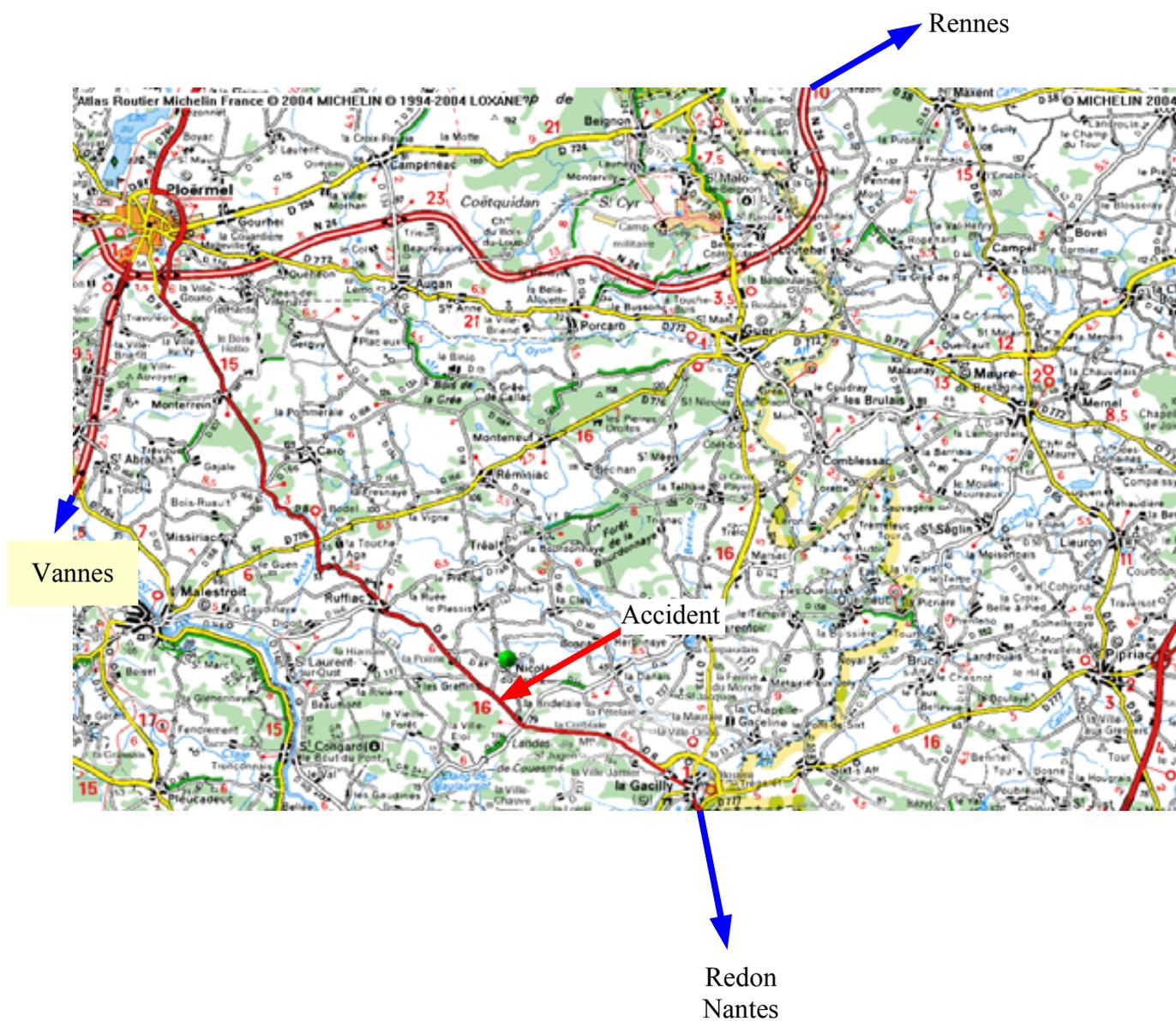
Article unique : Une enquête technique effectuée dans le cadre du titre III de la loi 2002-3 du 3 janvier susvisée, est ouverte sur l'accident impliquant un poids lourd école, transportant le moniteur et 4 élèves, survenu le 19 avril 2005 sur la RD8 à Saint Nicolas du Tertre (Morbihan, 56).

Fait à La Défense, le 25 avril 2005

Jean Gérard KOENIG

Tour Pascal B
92055 La Défense Cedex
téléphone :
01 40 81 23 27
télécopie :
01 40 81 21 50
mél : jean-gerard.koenig
@equipement.gouv.fr

Annexe 2 : Plan de situation



Annexe 3 : Photographies des lieux et du véhicule







Annexe 4 : Programme de formation FIMO de l'AFT

Pré-requis				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avoir satisfait à une évaluation initiale des compétences minimales pour entrer en formation. 				
Objectif				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utiliser rationnellement le véhicule. ▪ Amener le conducteur routier à appliquer les règles de sécurité. ▪ Adapter son comportement à son environnement. ▪ Actualiser et/ou acquérir les connaissances. ▪ Amener le conducteur routier à adopter une hygiène de vie, une attitude appropriée en cas d'urgence, à respecter les autres usagers. ▪ Appliquer les règles de sécurité. ▪ Situer le milieu socio-économique du transport routier. ▪ Développer la qualité de service et l'image de marque. ▪ Être autorisé à transporter, en national et en international, les produits suivants : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gaz (Cl. 2), Liquides inflammables (Cl. 3), Matières solides inflammables (Cl. 4.1), Matières sujettes à l'inflammation spontanée (Cl. 4.2), Matières, qui au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables (Cl. 4.3), Matières comburantes (Cl. 5.1), Peroxydes organiques (Cl. 5.2), Matières toxiques (Cl. 6.1), Matières infectieuses (Cl. 6.2), Matières corrosives (Cl. 8) et Matières et objets dangereux divers (Cl. 9) selon les moyens de transport suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ Colis ○ Grand Récipient pour Vrac ○ Conteneur <= 3000 litres ○ Véhicule batterie <= 1000 litres ○ Véhicule vrac solide (benne,...) 				
Validation				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attestation de Formation Initiale Minimale Obligatoire si succès à l'évaluation finale. ▪ Attestation de formation à la conduite de véhicules transportant des matières dangereuses – Certificat ADR - Formation de base. 				
Programme	Heures de formation par stagiaire			
	Par groupe de 4 en véhicule		par groupe de 16 en salle	Total
	pratique individuelle	en observation		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accueil 			2	2
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perfectionnement à la conduite professionnelle axé sur les règles de sécurité, dont : <ul style="list-style-type: none"> ○ conduite (9 heures individuelles sur route) ○ manœuvres professionnelles ○ théorie 	10	30	16	56
	9	27		36
	1	3		4
			16	16
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prévention des accidents du travail en circulation comme à l'arrêt. 			12	12
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Application de l'ensemble des réglementations du transport, de la circulation et du travail, connaissance et utilisation des dispositifs de contrôle. 			22	22
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comportement au poste de travail. 			12	12
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Respect des règles de chargement et d'arrimage des marchandises. 			12	12
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Connaissance de l'environnement économique et social du transport routier. 			6	6
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comportement général contribuant au développement de la qualité de service. 			6	6
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Matières dangereuse : formation initiale de base 			24	24
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Test final d'évaluation des compétences acquises, correction, synthèse du stage. 			4	4
Total	10	30	116	156



SYNTHESE DE LA COMMISSION SECURITE

Plan d'Action Sécurité



Sommaire

1- Cycle Pédagogique

- 1.1 - Rappel du cursus global d'intégration
- 1.2 - Cursus préalable au cycle pédagogique
- 1.3 - Actions mises en œuvre dès l'embauche d'un nouveau formateur
- 1.4 - Modifications dans l'apprentissage de la conduite formateur :
 - Progression théorique
 - Progression pratique
 - Circuits d'apprentissage
 - Règles d'affectation des nouveaux formateurs

2- Analyse des accidents de la route survenus en formation

3- Recyclage des formateurs

- 3.1- Prévention des risques
 - Identification des 4 cas d'accidents récurrents
 - Mise en œuvre d'une formation prévention
- 3.2- Bases pour l'apprentissage de la conduite
 - Mise en place de la formation
 - Déploiement

4 - Utilité des ceintures de sécurité

5 – Mise en œuvre et traçabilité du dispositif

Conclusion



1- Cycle Pédagogique

1.1- Rappel du cursus global d'intégration

- Les actions mises en œuvre dès l'embauche du formateur complètent le Cycle Pédagogique de cinq semaines intégré dans le Plan de Formation.
- Ce Cycle débute par un module technique à réaliser dans un délai de **trois à six mois après l'embauche**.
- Il permet au salarié de capitaliser les expériences pédagogiques indispensables à la suite de son cycle d'intégration.



1- Cycle Pédagogique

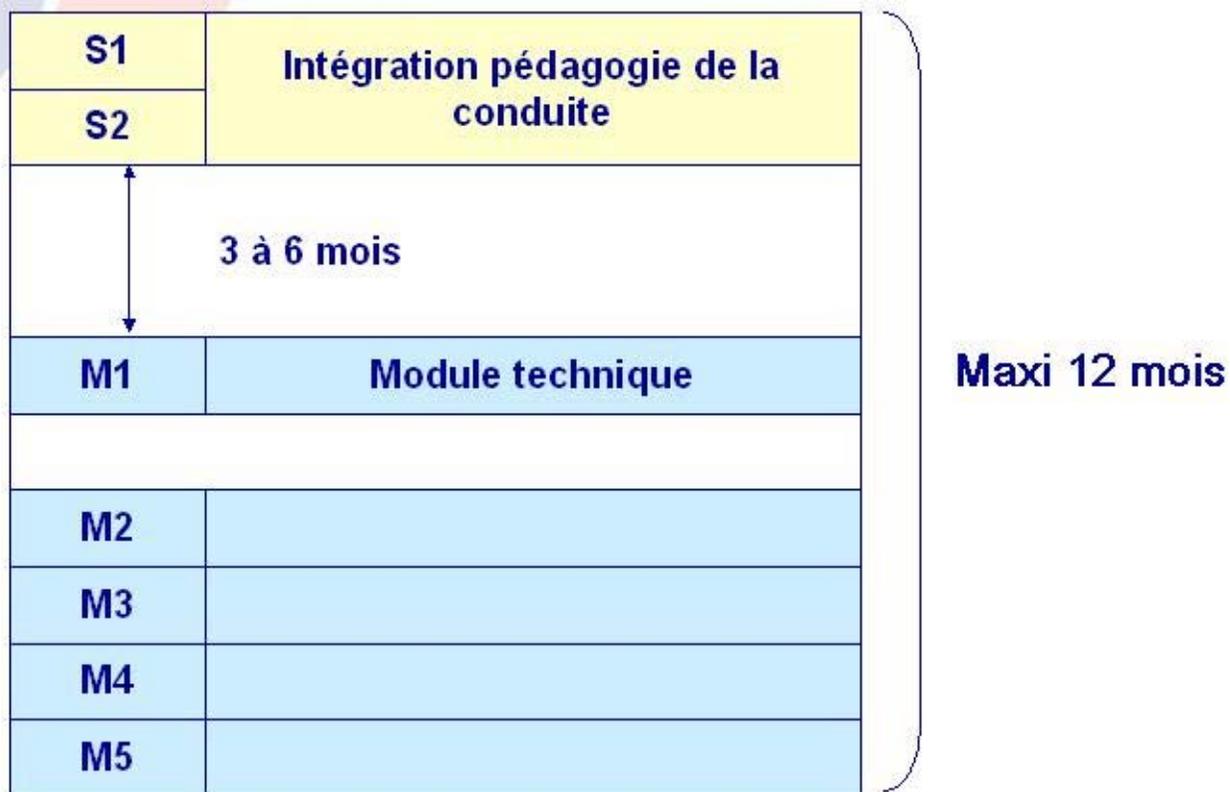
1.1- Rappel du cursus global d'intégration

- Le Cycle Pédagogique se prolonge par quatre semaines d'apprentissage à mettre en œuvre dans un délai de douze mois après l'embauche.
- Une évaluation finale fondée sur la base d'une mise en situation pédagogique reconstituant une séance de formation professionnelle clos le dispositif.



1- Cycle Pédagogique

1.1- Rappel du cursus global d'intégration



1- Cycle Pédagogique

1.2- Coursus préalable au cycle pédagogique

▪ Objectifs :

- Préparer le formateur comme **observateur** puis progressivement comme **enseignant** de la conduite.
- Contrôler la progression par un **Formateur Tuteur** ou un **Assistant Pédagogique**.
- Prolonger l'action selon les besoins du formateur (la durée de deux semaines suivant l'embauche ne constitue pas une limite).



1- Cycle Pédagogique

1.3- Actions mises en œuvre dès l'embauche d'un nouveau formateur

Prise en compte des particularités des programmes de formation assurés concernant l'apprentissage de la conduite pour des populations différentes :

- FIMO
- FCOS
- TP
- Etc.



1- Cycle Pédagogique

1.3- Actions mises en œuvre dès l'embauche d'un nouveau formateur

Identification des phases de préparation à l'animation d'une séance d'apprentissage de la conduite.

- Cette identification est fondée sur :
 - La maîtrise d'un style de conduite professionnelle,
 - La prise en compte des spécificités de l'utilisation des double commandes.



1- Cycle Pédagogique

1.4- Modifications dans l'apprentissage de la conduite formateur - Progression théorique

Création de Modules pédagogiques obligatoires :

- Utilisation d'un **outil multimédia interactif de formation théorique à la conduite** préalablement à la pratique.
- Ce dispositif vise à permettre **l'assimilation par le stagiaire de l'ensemble des savoir-faire et comportements à acquérir dans la maîtrise de la conduite.**



1- Cycle Pédagogique

1.4- Modifications dans l'apprentissage de la conduite formateur - Progression théorique

Mise en œuvre et traçabilité du dispositif de formation théorique

- Objectifs :

- Garantir le niveau de compétences théoriques commun de nos formateurs concernant la pédagogie de la conduite et son enseignement aux stagiaires.

- Moyens :

- L'outil multimédia « Bases pour l'apprentissage de la conduite ».
- La mise en main préalable auprès de tous les formateurs à la conduite (anciens comme nouveaux embauchés), ce point assure un discours commun vis-à-vis des stagiaires.



1- Cycle Pédagogique

1.4- Modifications dans l'apprentissage de la conduite formateur - Progression pratique

Mise en œuvre et traçabilité du dispositif de formation pratique

- **Objectif** : garantir le niveau de compétences pratiques commun de nos stagiaires en adéquation avec les connaissances théoriques.
- **Moyens** :
 - Le livret de suivi du participant permettra d'associer les progressions théoriques abordées à la pratique (s'appuyant sur le référentiel de formation conduite).
 - Une évaluation du savoir pratique sera effectuée et tracée après chaque séquence.



1- Cycle Pédagogique

1.4- Modifications dans l'apprentissage de la conduite formateur - Circuits d'apprentissage

• Problématiques

- Des niveaux variés de maîtrise d'un véhicule par les stagiaires (professionnels en exercice venant passer une FCOS, apprentis conducteurs, détenteurs de permis ayant peu ou pas conduit).
- Les situations de conduite peuvent présenter des dangers :
 - soit par un excès de confiance dû à plusieurs années de pratique par le stagiaire,
 - soit par une mauvaise appréhension des gabarits et du comportement d'un véhicule lourd due au manque de pratique après l'obtention du permis.



1- Cycle Pédagogique

1.4- Modifications dans l'apprentissage de la conduite formateur - Circuits d'apprentissage

▪ Solutions

- Création de circuits de conduite avec la mise en place d'une carte détaillée ainsi qu'un descriptif des objectifs à atteindre.
- Création de « circuits débutants » visant à évaluer la maîtrise de la conduite, à respecter obligatoirement en TP et FIMO.



1- Cycle Pédagogique

1.4- Modifications dans l'apprentissage de la conduite formateur - Règles d'affectation des nouveaux formateurs

▪ Objectif Sécurité

- Les différentes formations de conducteurs routiers amènent des niveaux de difficultés divers, en conséquence :
 - Détecter les points à risque sur la maîtrise de la conduite des stagiaires.
 - Faire coïncider les objectifs pédagogiques avec les circuits d'apprentissage.
 - Respecter systématiquement les paliers de la progression.



1- Cycle Pédagogique

1.4- Modifications dans l'apprentissage de la conduite formateur - Règles d'affectation des nouveaux formateurs

- **Objectif Sécurité : procédures à respecter**
 - **Le Groupe AFT-IFTIM évaluera les stagiaires sur les circuits débutants ou avec les simulateurs de conduite.**
 - **L'évaluation initiale sera tracée sur les livrets de suivi des participants.**
 - **Elle permettra aux formateurs une action ciblée sur les comportements de conduite à risques.**
 - **Le stagiaire ne peut passer aux objectifs suivants tant qu'il ne maîtrise pas le précédent.**
 - **Si un stagiaire n'atteint pas les objectifs définis, la FIMO ne peut lui être délivrée malgré les pressions éventuelles exercées. Il n'est pas possible de déjuger une équipe pédagogique en charge. Toute nouvelle évaluation ne peut se faire qu'après une nouvelle phase de formation.**
 - **Le suivi est garanti par les audits internes annuels et les audits fonctionnels semestriels.**



1- Cycle Pédagogique

1.4- Modifications dans l'apprentissage de la conduite formateur - Règles d'affectation des nouveaux formateurs

▪ Décision :

- Affectation prioritaire des formateurs ayant moins de 3 mois d'expérience sur les actions de Titres Professionnels conducteurs.
- Dans tous les cas, un formateur ne peut être affecté sur une action de formation en conduite sans avoir préalablement été préparé aux objectifs et au type de population à former.



2- Analyse des accidents de la route survenus en formation

Le métier de formateur en conduite présente des **caractères dangereux**.

Dans le cadre de ses activités, le Groupe AFT-IFTIM :

- Subit un certain nombre d'**incidents** ou d'**accidents** propres aux actions de formation, principalement des accrochages avec dégâts matériels.
- Suit de façon continue l'accidentologie liée à son parc de véhicules d'instruction.
- Traite les incidents relevés de façon spécifique et ne se limite pas à l'étude statistique.
- Définit les différentes typologies d'accidents ou d'incidents rencontrés.
- Agit auprès des managers et des formateurs.



2- Analyse des accidents de la route survenus en formation

- Dans le cadre du suivi, l'auteur ou le responsable d'un incident / accident est systématiquement reçu en **entretien** par le Directeur de son Centre ou par son représentant afin d'expliquer et détailler les faits, comprendre les causes et envisager l'évitabilité.
- Les éléments issus du constat d'assurance, permettent au Groupe un suivi rigoureux et précis des différents cas.
- Ceci est réalisé sur la base des **accidents responsables à 50 % et 100 % déclarés** à l'assurance et représentant des dégâts supérieurs à la franchise.
- Les constats non traités par l'assurance ne sont pas inclus.



2- Analyse des accidents de la route survenus en formation

L'accidentologie du Groupe AFT-IFTIM permet de constater une répartition des accidents selon l'ancienneté du formateur :

Ancienneté	% des accidents	% des formateurs
0 – 6 mois	8,6	3,8
6 – 12 mois	0	8
1 – 5 ans	41	30
6 – 10 ans	30	30,5
11- 15 ans	8,16	15,6
+ 15 ans	0	9
Total	87,76	96,9

2- Analyse des accidents de la route survenus en formation

L'accidentologie diminue à partir 6 ans d'ancienneté. Il convient de travailler sur :

- Les formateurs ayant moins de 6 mois d'ancienneté.
- Les formateurs ayant 1 à 5 ans d'ancienneté (ces derniers étant les plus nombreux, l'effort de formation doit porter sur eux).
- A cette observation doit être liée l'identification des formateurs étant la cause récurrente d'incidents. Pour les populations identifiées ci-dessus, une attention toute particulière doit être portée à leur recyclage.

2- Analyse des accidents de la route survenus en formation

- Chacun des points relatifs à l'analyse des risques fait l'objet d'un traitement :

- la formation initiale sur les bases de la conduite,
- le recyclage des formateurs,

pour la cohérence des pratiques et les actions de prévention.

- Ces actions se justifient par l'observation des répartitions d'incidents en fonction de l'ancienneté des formateurs.

3- Recyclage des formateurs

3.1- Prévention des risques - Identification des 4 cas d'accidents récurrents

L'accidentologie permet d'isoler notamment quatre cas d'accidents types, dont :

- Heurtait un obstacle,
- Heurtait un véhicule,
- Empiétait sur la chaussée,
- Accrochait le rétroviseur.

Ces quatre cas nous paraissent liés à un facteur commun :
mauvaise maîtrise du véhicule.

3- Recyclage des formateurs

3.1- Prévention des risques - Identification des 4 cas d'accidents récurrents

L'analyse des éléments statistiques recueillis fait ressortir que l'action de prévention doit porter sur les points suivants :

Cas n° 1 =

Observation : Les accidents les plus nombreux sont dus à la non-maîtrise du véhicule.

Heurtait un obstacle	46 %
Heurtait un véhicule	12 %
Empiétait sur le chaussée	9 %
Accrochait des rétroviseurs	1 % (peu de déclarations)
Total	68 %

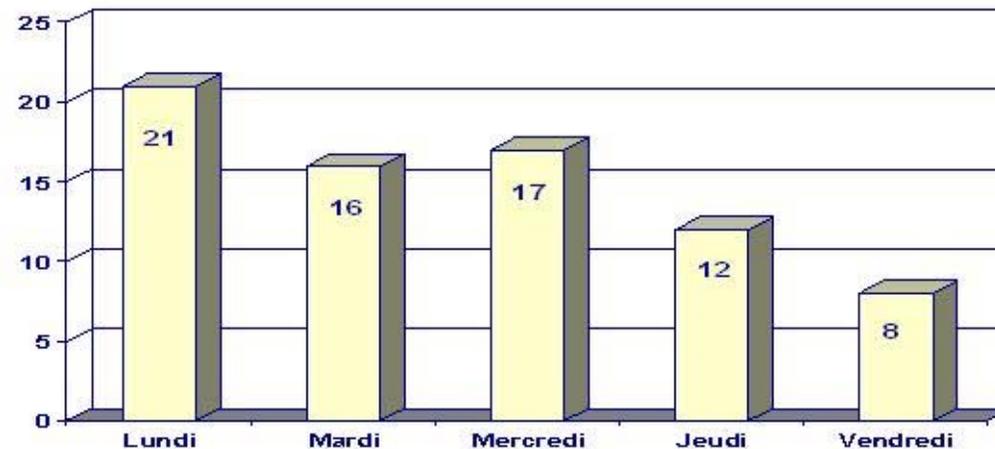
Conclusion : Travailler sur la maîtrise du véhicule = prise en compte du véhicule, des porte-à-faux, du positionnement sur la chaussée, etc.

3- Recyclage des formateurs

3.1- Prévention des risques - Identification des 4 cas d'accidents récurrents

Cas n° 2 =

Observation : Le lundi est le jour le plus dangereux.



Conclusion : Les stagiaires ne doivent pas prendre des circuits difficiles le lundi qui est un jour particulièrement dangereux où le formateur doit redoubler de vigilance.

3- Recyclage des formateurs

3.1- Prévention des risques - Identification des 4 cas d'accidents récurrents

Cas n° 3 =

Observation : Répartition en % des accidents en fonction de l'Interrégion.

DIR	% des accidents	% du parc*
Ile de France	17,5	10,3
Nord	16,2	12,7
Ouest	21,6	11,9
Sud	8	8,5
Sud Est	8,4	11,6
Est	9,4	10,9
Total	81,1	65,9

* Y compris les véhicules de location

Conclusion : Compte tenu des résultats, trois Interrégions doivent améliorer leur action de prévention. La mise en œuvre d'un plan d'action est déjà réalisée dans certains cas. Le dispositif doit être suivi rigoureusement.

3- Recyclage des formateurs

3.1- Prévention des risques - Identification des 4 cas d'accidents récurrents

Cas n° 4 =

Type de stage	% du nb d'accidents	% des heures/véh.
TP	49	54
FIMO	11,7	10,6
FCOS	29	21,4
Autres formations	7,8	9

Les deux types de formation les plus dangereux sont les FIMO et les FCOS.

Observation : En FCOS, il semble que le danger provienne principalement des stagiaires qui conduisent à l'AFT des véhicules d'une catégorie différente de celle utilisée dans leur entreprise (ex. minibus en entreprise et autocar à l'AFT ou véhicule de messagerie en entreprise et camion porteur 19 t. à l'AFT).

En FIMO, le danger provient principalement des titulaires de permis de conduire anciens n'ayant pas pratiqué.

Il apparaît également que les accidents sont plus nombreux en autocar.

Ceci semble lié à la mauvaise maîtrise du gabarit par des stagiaires débutants compte tenu des porte-à-faux différents.

3- Recyclage des formateurs

3.1- Prévention des risques - Mise en oeuvre d'une formation prévention des accidents

À partir des 4 cas d'accidents récurrents :

- Heurtait un obstacle,
 - Heurtait un véhicule,
 - Empiétait sur la chaussée,
 - Accrochait le rétroviseur.
-
- Le Groupe AFT-IFTIM créera **quatre études de cas** destinés au recyclage des formateurs.

3- Recyclage des formateurs

3.1- Prévention des risques - Mise en oeuvre d'une formation prévention des accidents

- Constats amiables : comment remplir le constat amiable

Stagiaire	Formateur
Sans permis	Mettra son nom comme comme conducteur
Avec permis Mettra son nom comme conducteur	Mettra son nom dans la case témoin du constat.

Le formateur précisera le type de formation et sa date d'entrée dans le Groupe.

3- Recyclage des formateurs

3.1- Prévention des risques - Mise en oeuvre d'une formation prévention des accidents

Le formateur doit :

- **Respecter la progression de conduite et les circuits adaptés.**
- **Rester attentif et concentré sur la conduite de son stagiaire.**
- **Anticiper verbalement les actions du stagiaire.**
- **Respecter les règles du Code de la Route :**
 - **Ne pas utiliser le téléphone portable,**
 - **Ne pas parler avec les stagiaires à l'arrière,**
 - **Attacher sa ceinture de sécurité et veiller à ce que les passagers fassent de même,**
 - **Ne pas consommer d'alcool, de stupéfiants, etc.**
 - **Etre vigilant aux traitements médicamenteux et leur incidence sur la conduite,**
 - **Etc.**

3.2- Bases pour l'apprentissage de la conduite - Mise en place de la formation

Bases pour l'apprentissage de la conduite - Conduite rationnelle et économique :

- Le recyclage, intégré dans le Plan de Formation, sera fondé sur deux aspects principaux :
 - La prévention des risques,
 - Le renforcement des connaissances en pédagogie de la conduite.

- Ce module sera animé par les Assistants Pédagogiques transport.



3.2- Bases pour l'apprentissage de la conduite - Déploiement

Bases pour l'apprentissage de la conduite - Conduite rationnelle et économique :

- Les Assistants Pédagogiques seront chargés du déploiement.
- Cette formation sera inscrite au **Plan de Formation** par la Direction des Ressources Humaines.
- L'ensemble des actions de recyclage des formateurs interviendra au plus tard **dans les 18 mois**.



4- Utilité des ceintures de sécurité

Le Président du Groupe, considérant les analyses en sa possession, et convaincu de l'intérêt pour les stagiaires et les formateurs de l'obligation de l'usage des ceintures de sécurité, même si cette obligation n'existe pas pour les véhicules antérieurs à 2001 et nonobstant le surcoût important pour le Groupe, prend la décision d'équiper tous les véhicules achetés antérieurement de ceintures, ceci au plus tard au terme de 2008, en étalant ces modifications sur 2006 et 2007.



4- Utilité des ceintures de sécurité

Interrégion	Nb de véhicules	Echange siège AV	Pose ceintures AR	Total
Est	17	21 000,00 €	35 310,00 €	56 310,00 €
Sud	8	22 500,00 €	13 320,00 €	35 820,00 €
Sud-Est	22	24 000,00 €	33 300,00 €	57 300,00 €
Ouest	15	43 500,00 €	9 330,00 €	52 830,00 €
Nord	19	51 000,00 €	31 980,00 €	82 980,00 €
Ile de France	13	28 500,00 €	64 995,00 €	93 495,00 €
Total général				378 735,00 €



5- Mise en œuvre et traçabilité du dispositif

Actions mises en œuvre pour assurer la traçabilité du système :

- Mise en œuvre dans le cadre du Plan de Formation.
- Intégration du dispositif dans le système qualité.
- L'ensemble de ces points fera l'objet d'un **audit interne à 3 mois** pour faciliter la mise en œuvre et réorienter éventuellement nos actions.
- L'ensemble des actions de recyclage des formateurs interviendra au plus tard **dans les 18 mois**.



Conclusion

- Nous rappelons le **caractère dangereux** du métier de formateur qui doit rester attentif et concentré sur la conduite de son stagiaire et anticiper verbalement les actions de ce dernier.
- Nous précisons que beaucoup des points relevés sont déjà mis en oeuvre. Nous souhaitons développer un certain nombre d'actions complémentaires. Nous devons les **formaliser**, les **tracer**, les **généraliser**.
- L'ensemble des acteurs du Groupe **mènera en commun ces actions de prévention** qui ne manqueront pas de nous apporter des **résultats positifs** pour chacun.



BEA-TT

**Bureau d'Enquêtes sur les
Accidents de Transport
Terrestre**

Tour Pascal B

92055 La Défense

cedex

téléphone :

33 (0) 1 40 81 21 83

télécopie :

33 (0) 1 40 81 21 50

mèl :

Cgpc.Beatt@equipement.gouv.fr

web :

www.bea-tt.equipement.gouv.fr