L'autocar : Rester le mode de déplacement terrestre le plus sûr !

La solution passe par des conducteurs professionnels et formés, des véhicules bien équipés et une réglementation stricte et contrôlée.

En France, en 2014, tout mode confondu, le taux d'accident corporel en autocar était de 0,18% contre 44% en voiture et 29% en deux roues motorisés.

Source : ONISR 2015

1 Des conducteurs formés

Pour assurer une prestation optimale offrant toutes les garanties de sécurité, le permis de conduire Transport en commun (permis D voire D1) ne suffit pas... Le conducteur doit être titulaire d'une formation initiale, respecter en permanence la réglementation en vigueur et suivre, tous les 5 ans, une formation obligatoire de remise à niveau.

> Permis D ou D1, clé de conduite d'un autocar

Accessible à partir de 21 ans, le permis D ou D1 est obligatoire pour conduire les véhicules comportant plus de 9 places assises (conducteur compris).

> Des formations initiales

Ces formations insistent abondamment sur la réglementation européenne et nationale relative au temps de conduite et de repos. Très stricte, cette législation contribue à rendre le transport par autocar plus sûr.

Formation initiale minimum obligatoire (FIMO)

Cette formation s'adresse aux titulaires du permis de conduire de la catégorie D ou D1 et doit être suivie avec succès et préalablement à l'embauche en qualité de conducteur. D'une durée de 140 h, cette formation a pour objectif :

- **de se perfectionner** à une conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité,
- **d'appliquer et respecter les réglementations du transport** ainsi que les règles relatives à la santé, la sécurité routière, la sécurité environnementale et le service.

Formation qualifiante longue (Titre professionnel Conducteur/trice du transport routier interurbain de voyageurs)

Effectuer les contrôles de sécurité avant, pendant et après le transport interurbain de voyageurs ; conduire et manœuvrer en sécurité un véhicule de transport en commun de type autocar ; appliquer les consignes d'exploitation et préparer un transport routier interurbain de voyageurs ; accueillir, informer la clientèle, assurer sa sécurité et son confort, délivrer des titres de transport interurbain de voyageurs ; prévenir les risques et mettre en œuvre les dispositions nécessaires en cas d'incident ou d'accident dans le cadre du transport routier interurbain de voyageurs ; détecter, décrire les dysfonctionnements d'un autocar et effectuer un dépannage simple, tels sont les objectifs de cette **formation diplômante de 420 h** dont une partie est effectuée en entreprise.

> Une formation tout au long de la vie

La formation continue obligatoire (FCO), délivrée tous les 5 ans à compter de l'obtention de la FIMO ou du TP (Titre Professionnel), permet au conducteur :

- **de se perfectionner** à une conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité,
- **d'actualiser ses connaissances et d'améliorer ses pratiques** en matière de réglementation du transport ainsi que de santé, sécurité routière, sécurité environnementale, service et logistique.

> Une visite médicale d'aptitude à la conduite obligatoire comportant deux volets :

Un examen médical est **obligatoire pour valider le permis de conduire** et doit être renouvelé tous les 5 ans pour les conducteurs de moins de 60 ans et tous les ans à partir de 60 ans.
Comme pour tout salarié, la visite médicale à la médecine du travail tous les 2 ans doit confirmer l'aptitude au poste.

graphibus.fr - 160605 - 03/16 - Photos : © /FNTV/Shutterstock

2 L'encadrement des temps de travail et de conduite*

Un voyage de qualité, présentant les meilleures garanties de sécurité, implique le respect de la réglementation sociale en vigueur. Des temps de conduite, de pause et de repos s'appliquent aux conducteurs de transport routier de voyageurs par des véhicules assurant le transport de plus de 9 personnes, conducteur compris.

*quelques exemples de la réglementation sociale en vigueur

Amplitude horaire

Pour les conducteurs, sa durée maximale est de **12 heures**. Elle peut être prolongée jusqu'à 14 heures en services occasionnels.
Dans le cas d'un équipage composé de plusieurs conducteurs, la durée maximale de l'amplitude est de 18 heures.

Durée du travail

La durée quotidienne de travail effectif ne peut excéder **10 heures**. Elle peut être portée pour les conducteurs à 12 heures une fois par semaine et une seconde fois par semaine, dans la limite de 6 fois sur 12 semaines, à condition que la durée hebdomadaire du travail ait été répartie sur 5 jours au moins.

Durée de conduite maximale

Fixée par la réglementation communautaire, la durée maximale de conduite journalière (entre deux périodes de repos journalier, ou journalier et hebdomadaire), constituée par l'addition de toutes les périodes de conduite à l'exclusion de toute autre activité est limitée à **9 heures**, durée pouvant être portée à 10 heures deux fois par semaine civile.

Pauses liées au temps de conduite (interruption de conduite)

Un même conducteur ne peut conduire plus de **4 heures 30** sans observer une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes (pouvant être répartie en deux arrêts de 15 et 30 minutes) ; et **4 heures** entre 21h et 6h.

Repos journalier

Dans chaque période de 24 heures écoulées après la fin d'un repos journalier ou hebdomadaire, le conducteur devra avoir pris un nouveau repos journalier. La durée du repos journalier est fixée à **11 heures consécutives**.

3 Des véhicules de plus en plus équipés

L'autocar fait l'objet de nombreuses réglementations afin d'assurer aux passagers une sécurité maximale.

> Les équipements obligatoires :

• **Ethylotest anti-démarrage (EAD) :** l'EAD est un dispositif bloquant le démarrage du véhicule en cas de taux d'alcoolémie égal ou supérieur à un taux prédéfini de concentration d'alcool par litre d'air expiré. Depuis le 1er septembre 2015, l'ensemble du parc d'autocars est équipé d'EAD.
• **Ceinture de sécurité :** équipement obligatoire pour l'ensemble des véhicules depuis le 1er septembre 2015.
• **Limiteur de vitesse (100 km/h) :** équipement obligatoire par construction pour les véhicules dont le PTAC est supérieur à 10 tonnes en circulation depuis le 1er janvier 1985 ; les véhicules dont le PTAC est inférieur ou égal à 10 tonnes en sont équipés depuis le 1er janvier 2007.
• **Ralentisseur :** équipement obligatoire pour les véhicules dont le PTAC dépasse 4 tonnes, appelés à circuler dans des régions difficiles ou accidentées.
• **Chronotachygraphe** : installé à bord des véhicules de transport de personnes de plus de 9 places (conducteur compris), il enregistre la vitesse, le kilométrage et les activités du conducteur, c'est la véritable boîte noire des autocars.
• **ABS, ESP, ASR**... contribuent à renforcer la sécurité par une assistance électronique à la conduite ; même si elles ne revêtent pas forcément un caractère obligatoire.
• **Coupe-batterie, extincteurs, marteau pic, boîte de premiers secours, lampe autonome, éclairage des accès...**
Des rétroviseurs grand-angle, un pictogramme lumineux spécifique lors d'un transport d'enfants... Autant d'équipements optimisant la sécurité du transport des voyageurs.

> Un contrôle régulier des véhicules

• **Visite technique obligatoire tous les six mois** dans des ateliers agréés par l'Etat : vérification de l'état et du bon fonctionnement du véhicule et de ses équipements (EAD...).
• **Attestation de vérification** du système de limitation de vitesse datant de moins d'un an pour tous les véhicules dont le PTAC excède 10 tonnes.
• **Carnet ou registre d'entretien** numéroté pour chaque véhicule.

graphibus.fr - 160605 - 03/16 - Photos : © /FNTV/Shutterstock