

Engins de Service Hivernal (ESH)

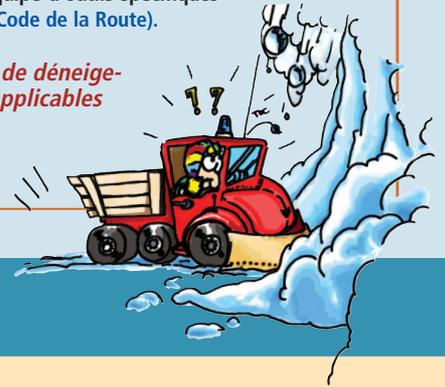
Définition

Les ESH appartiennent à une catégorie particulière du Code de la Route. Ces véhicules sont utilisés dans le cadre des activités de déneigement et de lutte contre le verglas. Seuls les véhicules entrant dans le cadre de la définition suivante, peuvent bénéficier selon le Décret n°96-1001 du 18 novembre 1996 et l'Arrêté du 18 novembre 1996 modifié, des dérogations au Code de la Route définies dans cette fiche :

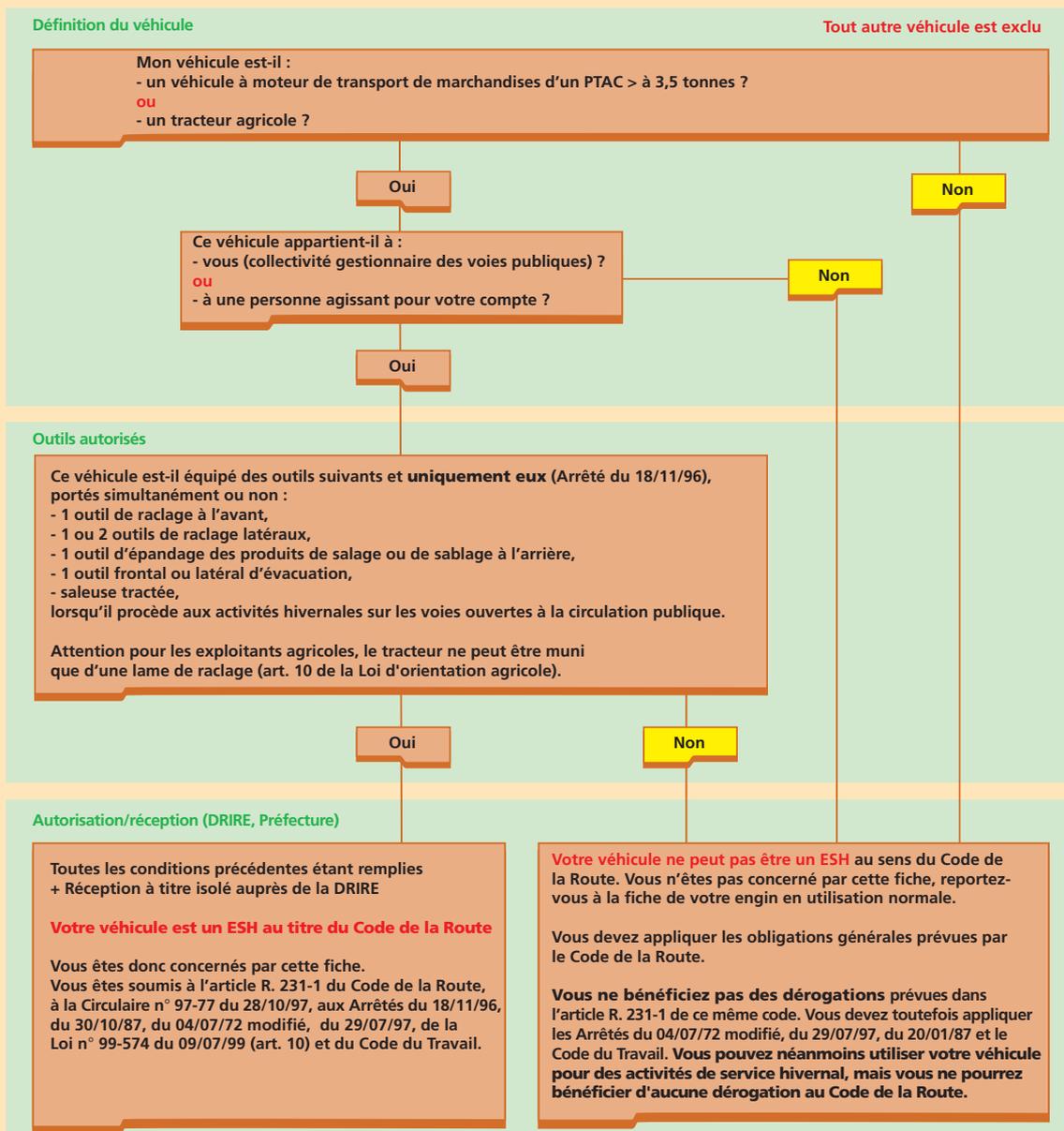
"Véhicule à moteur de transport de marchandises, d'un poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes ou tracteur agricole appartenant aux collectivités gestionnaires des voies publiques ou aux personnes agissant pour leur compte, lorsqu'ils sont équipé d'outils spécifiques destinés à lutter contre le verglas ou la neige sur les voies ouvertes à la circulation publique" (art. R. 311-1 du Code de la Route).

Attention, cette fiche concerne uniquement les prescriptions supplémentaires liées aux activités de déneigement et de lutte contre le verglas. Les obligations aux Codes de la Route et du Travail restent applicables en toutes circonstances.

Les chasse-neige font partie de la réglementation des Engins de Travaux Publics par l'Arrêté du 7 avril 1955 et ne sont donc pas traités dans cette fiche.



L'engin utilisé pour le déneigement peut-il bénéficier des dérogations au Code de la Route au titre des ESH ?





Règles d'utilisation de l'engin

Conformité au Code de la Route

L'utilisation des Engins de Service Hivernal est visée par :

- ▶ l'article R. 311-1 du Code de la Route ;
- ▶ le Décret n°96-1001 du 18/11/96 relatif aux ESH ;
- ▶ les Arrêtés du 16/07/54, du 4/07/72, du 30/10/87, du 18/11/96 et du 28/10/97 modifiés relatifs aux conditions de circulation (dérogation, éclairage, signalisation) ;
- ▶ la Circulaire n° 97-77 du 28/10/97.

Quel que soit le type d'équipement choisi, il est nécessaire de faire contrôler l'engin par le Service des Mines (DRIRE), après en avoir fait la demande auprès de la préfecture : ce contrôle est nommé **Réception à titre isolé**.

Cette réception a pour but de vérifier la conformité aux règles de sécurité des véhicules et des personnes lorsque leurs dimensions et poids dépassent la normale (art. R. 312-4 et suivants du Code de la Route).

Un agent de la collectivité doit se présenter au Service des Mines, avec son véhicule et les outils utilisés (lame de raclage...). Il faut savoir que la réception se fait sur les dimensions et le poids de l'équipement ajouté. Il est donc nécessaire de prévoir une configuration maximale. De cette manière, il sera possible de prendre un équipement plus petit ou moins lourd sans devoir passer de nouveau devant le Service des Mines.

A la suite de cette **Réception à titre isolé**, la carte grise du véhicule aura une double mention (double genre), indiquant son classement en tant qu'ESH. Ce classement permet de bénéficier des dérogations.

Conformité au Code du Travail

Les obligations du Code du Travail viennent compléter les règles du Code de la Route. Les outils utilisés entrent dans la catégorie des équipements de travail (art. R. 233-83) et sont donc soumis aux règles instaurées par l'article L. 233-5-1.

Attention, certains équipements sont soumis à des vérifications périodiques selon l'article R. 233-11 (notamment pour le levage).

Contrôle technique

Selon les articles R. 323-1 et suivants du Code de la Route, ces véhicules sont soumis à un contrôle technique en fonction de leur configuration normale (sans leur outil de déneigement).

Dérogations :

Relatives au poids

Un tonnage maximal de l'ensemble de l'Engin de Service Hivernal (PTAC) doit être respecté, afin d'assurer une bonne répartition des charges (Arrêté du 18/11/96 modifié). Ces valeurs concernent les camions et non les tracteurs, sous réserve de ne pas dépasser les limites imposées par le constructeur :

- ▶ véhicule à 2 essieux : 21 tonnes maximum ;
- ▶ véhicule à 3 essieux : 28,5 tonnes maximum ;
- ▶ véhicule à 4 essieux et plus : 35,5 tonnes maximum ;
- ▶ véhicule articulé : 42 tonnes maximum.

Relatives à l'encombrement

Un ESH ne peut pas dépasser les limites suivantes, sous réserve de ne pas dépasser les limites imposées par le constructeur (Arrêté du 18/11/96 modifié) :

- ▶ véhicules équipés d'un outil de raclage frontal circulant sur une route à chaussée unique : 3,70 mètres de largeur ;

- ▶ véhicules équipés d'un outil de raclage frontal circulant sur une route à chaussée séparée par un terre plein central : 5 mètres de largeur ;

- ▶ véhicules outillés de raclages latéraux :
 - en position repliée : 3,70 mètres de largeur,
 - en position ouverte : 7,50 mètres de largeur ;

- ▶ véhicules équipés d'un outil rotatif d'évacuation : 3 mètres de largeur ;

- ▶ outil frontal ne pouvant dépasser l'avant du véhicule de plus de 3 mètres ;

- ▶ outil d'épandage arrière ne pouvant dépasser de plus 2 mètres l'extrémité arrière du véhicule.

Relatives aux règles de circulation

Ces exceptions au Code de la Route (art. R. 432-4) **s'appliquent uniquement lors de l'action de déneigement, salage ou sablage**. Il est évident que lors du retour aux locaux de l'exploitant agricole ou de la collectivité, les règles normales de circulation deviennent à nouveau applicables.

Les dérogations portent sur :

- ▶ la circulation sur le bord droit de la chaussée ;
- ▶ la circulation sur les routes à sens unique ou à plus de 2 voies ;
- ▶ la circulation à une vitesse anormalement réduite ;
- ▶ les sens de circulation imposés ;
- ▶ le franchissement et le chevauchement des lignes continues ou discontinues ;
- ▶ l'engagement d'un véhicule dans une intersection.

Malgré ces dérogations, l'obligation de prudence et de maîtrise est toujours de rigueur.

Immatriculation

L'Engin de Service d'Hivernage est immatriculé en configuration normale (sans les outils cités dans l'Arrêté du 18/11/96 modifié). La Réception à titre isolé devant le Service des Mines (demande auprès de la Préfecture) permettra d'avoir un double genre sur la carte grise.



Eclairage/Signalisation

Cadre réglementaire

- ▶ Arrêté ministériel du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules ;
- ▶ Arrêté Equipement du 4 juillet 1972 modifié relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente ;
- ▶ Arrêté du 30 octobre 1987 modifié relatif aux feux spéciaux des véhicules d'intervention d'urgence ;
- ▶ Arrêté du 20 janvier 1987 relatif à la signalisation complémentaire des véhicules d'intervention d'urgence et des véhicules à progression lente ;
- ▶ Arrêté du 18 novembre 1996 relatif aux poids,

dimensions et signalisation des Engins de Service Hivernal.

Les différents types de signalisation

Les feux bleus à éclats (dits de catégorie B) sont fortement recommandés en tant qu'Engin de Service Hivernal. En dehors de cette activité, les feux seront enlevés ou masqués. Ceux-ci signalent aux usagers qu'ils doivent faciliter la progression du véhicule, mais ce n'est pas une priorité de passage. Ils sont placés en partie supérieure du véhicule .

Les feux oranges (gyrophares) doivent être également présents. Ils indiquent aux usagers d'être prudents face au véhicule mais ne donnent pas la priorité de passage.

Des feux sur les outils de raclage et d'épandage sont nécessaires afin d'éclairer les zones de travail.

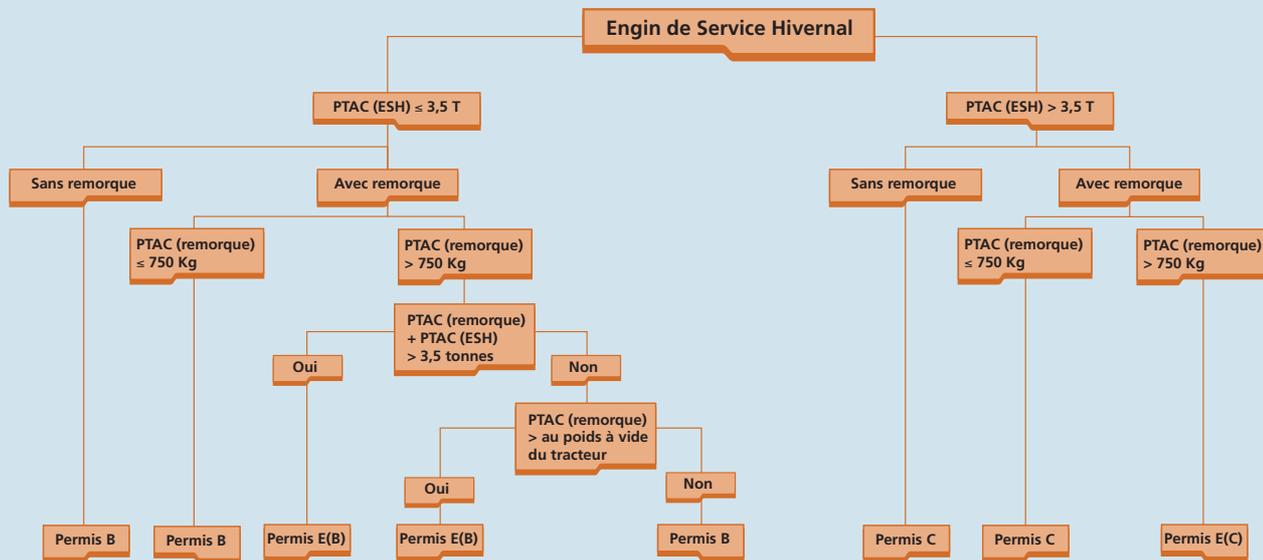
Des dispositifs amovibles rappellent que les feux avant et/ou arrière doivent être placés sur le véhicule et à l'arrière sur l'outil d'épandage, lorsque les outils occultent tout ou partie des dispositifs d'éclairage du véhicule.

Une bande continue de signalisation d'une longueur minimale de 0,28 mètre et d'une largeur minimale de 0,14 mètre doit être apposée sur les extrémités supérieures et hors tout outils de raclage. Cette signalisation est complémentaire à la signalisation du véhicule utilisée en configuration normale.

Qualifications et aptitudes de l'agent

Permis de conduire

Il est **fonction de l'engin utilisé hors des activités des Engins de Service Hivernal** (art. R. 221-1 et suivants du Code de la Route) :



Formation à la conduite d'un Engin de Service Hivernal

En application de l'article R. 233-13-19 du Code du Travail, la conduite des Engins de Service Hivernal est réservée aux agents qui ont reçu une **formation adéquate**.

Parce que l'Engin de Service Hivernal est un équipement de travail au sens de l'article R. 233-83 du Code du Travail, une **formation complémentaire et réactualisée** devra être dispensée à l'agent dès que cela est nécessaire. L'objectif sera de donner au conducteur les connaissances et le savoir-faire

essentiels à la conduite en toute sécurité. Sa **durée et son contenu doivent être adaptés au type d'équipement** de travail concerné. Elle peut être organisée au sein de la collectivité ou assurée par un organisme de formation spécialisé.

Autorisation de conduite

L'autorisation de conduite est conseillée à la suite de la formation précédemment citée. Elle est établie et délivrée au travailleur, par l'Autorité Territoriale, sur la base d'une évaluation effectuée par cette dernière. Cette évaluation, destinée à établir que l'agent dispose de l'aptitude et de la capacité à conduire

l'équipement pour lequel l'autorisation est envisagée, prend en compte les trois éléments suivants :

- ▶ un examen d'aptitude réalisé par le médecin du service de Médecine Professionnelle et Préventive ;
- ▶ un contrôle des connaissances et du savoir-faire de l'opérateur pour la conduite en sécurité de l'équipement de travail ;
- ▶ une connaissance des lieux et des instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation.



Informations complémentaires

Limitations de vitesse

La vitesse de ces engins excédant les limites de dimension et/ou de poids du Code de la Route est limitée à 50 km/h pour les véhicules, 30 km/h pour les tracteurs agricoles et 25 km/h lorsqu'il s'agit d'une saleuse tractée à essieu rigide (art. R. 413-11 du Code de la Route, annexe 2 de la Circulaire n° 97-77 du 28 octobre 1997).

Une indication de cette limitation de vitesse doit être apposée à l'arrière de l'engin (art. R. 413-13).

Prévention des risques liés aux horaires de travail

Les interventions de déneigement sont souvent effectuées en dehors des horaires habituels de travail. Le projet ARTT de la collectivité doit prévoir ces situations exceptionnelles, ainsi que les modalités de récupération et/ou paiement des heures supplémentaires, le cas échéant. Ces dispositions doivent être prévues dans le cadre des dispositions réglementaires suivantes :

► le Décret n° 2001-623 du 12/07/01 relatif à l'ARTT dans la FPT et renvoyant au Décret n° 2000-815 du 25/08/00 relatif à l'ARTT dans la Fonction Publique d'Etat : une journée de travail ne peut en aucun cas dépasser 10 heures et 2 journées de travail doivent être séparées par une période de repos de 11 heures consécutives. A cela, il faut ajouter une

pause de 20 minutes intégrée dans une période de travail de 6 heures. La durée moyenne de travail effectif hebdomadaire est de 35 heures. La durée de travail maximale, heures supplémentaires comprises, ne peut dépasser ni 48 heures par semaine, ni 44 heures par semaine en moyenne sur une période quelconque de 12 semaines consécutives. Le repos hebdomadaire doit être au minimum de 35 heures ;

► les Décrets n° 2002-60, 61 et 63 du 14/01/02 fixent les conditions d'indemnisation ou de compensation des heures supplémentaires effectuées par les agents dont l'indice brut n'excède pas 380 ;

► un Décret relatif au régime des astreintes est en cours de publication au Journal Officiel.

Prévention des risques liés aux conditions climatiques

Tous ces éléments incitent à penser que cette activité présente suffisamment de risques pour qu'une surveillance directe ou indirecte des agents soit mise en place. **Deux méthodes peuvent être envisagées :**

► un travail d'équipe, au moins 2 agents sur le même site, avec un moyen de communication ;

► un seul agent : avec des moyens de communication visant à assurer un bon déroulement du travail. Cette dernière solution ne devra donc être retenue

qu'en complément d'une organisation préalable du travail et d'une identification des facteurs de risque.

Cas des exploitants agricoles

L'article 10 de la Loi n° 99-574 du 9 juillet 1999 d'orientation agricole permet aux collectivités de **faire appel à des exploitants agricoles** pour assurer le déneigement des routes.

Cependant, cet article précise certaines règles **engageant directement la responsabilité de la collectivité :**

► seule une lame de raclage peut munir le tracteur agricole (aucun autre équipement n'est admis par les textes) ;

► cette lame doit être fournie par la collectivité ;

► l'exploitant agricole ne doit pas exercer cette activité dans une ampleur démesurée qui le mettrait en concurrence avec les entreprises.

Dans la mesure où les obligations relatives à la Réception à titre isolé de l'engin restent valables, **l'exploitant devra présenter le tracteur et ses outils au Service des Mines.**

Les dérogations du permis de conduire restent valables pour le conducteur de l'exploitation agricole.

Le travail isolé

Une personne seule est-elle autorisée à conduire un Engin de Service Hivernal de déneigement ?

Aucun texte n'interdit qu'une personne seule puisse conduire un engin de déneigement, si tant est qu'elle soit titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie d'engin utilisé et qu'elle ait bénéficié de la formation à la conduite en sécurité, selon l'article R. 233-13-19 du Code du Travail.

L'évaluation des risques

Il convient néanmoins d'appliquer les principes généraux de prévention (art. L. 230-2 et R. 230-1 du Code du Travail) qui veulent qu'une évaluation des risques soit entreprise et que les moyens de prévention et de protection adaptés soient mis en place.

Les différents risques auxquels sont exposés l'agent

D'autre part, en dehors de toute considération réglementaire, le travail de déneigement expose les

agents et les administrés à des risques importants. En effet, les agents interviennent le plus souvent dans des conditions de visibilité et d'adhérence difficiles, sur des routes ouvertes à la circulation et parfois isolées. Ces facteurs d'accident peuvent induire des dommages aussi bien d'ordre matériel qu'humain (chauffeur et/ou tierces personnes). Un autre facteur d'accident tient aux horaires auxquels est pratiquée cette activité. Les réveils en pleine nuit ou une conduite prolongée au-delà de 10 heures ne peuvent qu'amoindrir les capacités de vigilance requises pour ce travail.