



FICHES ORALES GROUPE LOURD - 2026

Epreuve HORS CIRCULATION



FICHE GROUPE LOURD N°1

Conduite dans des conditions atmosphériques difficiles, route de nuit

- 1- Conduite et comportement : pluie, brouillard, vent, neige et verglas, nuit
- 2- Précautions à prendre avant et pendant le trajet
- 3- Informations routières

1- CONDUITE ET COMPORTEMENT



Pluie :

Réduire la vitesse et respecter la réglementation spécifique, augmenter les distances de sécurité, éviter les freinages brusques, utiliser au maximum le frein moteur, allumer les feux sauf le(s) brouillard arrière(s), utiliser les accessoires (ventilation, climatisation, dégivrage des rétroviseurs...).



Brouillard :

Réduire la vitesse et respecter la réglementation spécifique, respecter les distances de sécurité, allumer les feux de croisement ou de brouillard, se guider à l'aide du marquage au sol.



Vent :

Réduire la vitesse, prévoir et éviter les écarts de direction surtout lorsque des zones abritées et des zones exposées se succèdent (ponts, bâtiments, croisements et dépassements...) et que son véhicule circule à vide.



Neige et verglas :

Réduire la vitesse, augmenter la distance de sécurité, utiliser les équipements autorisés, utiliser les commandes avec souplesse, respecter la réglementation (respecter les barrières de dégel). Allumer les feux. Préférer les grands axes. Il est interdit de dépasser les engins de déneigement.



Nuit :

Les accidents sont 2 fois plus graves que le jour. Ils sont la conséquence d'une vitesse supérieure, du manque de visibilité, de la fatigue et de l'absorption d'alcool. Ceux qui ont une mauvaise acuité visuelle auront d'autant plus de problèmes qu'ils conduiront la nuit.

Par ailleurs, la sensibilisation à l'éblouissement, qui sera d'autant plus importante que le sujet aura un problème visuel :

- altère la vision des couleurs,
- réduit le champ visuel,
- diminue l'acuité de façon importante.

2- PRECAUTIONS A PRENDRE

Avant le départ :

- Contrôler le bon état, la propreté, le réglage, le bon fonctionnement des feux
- Contrôler la charge de la batterie
- S'assurer qu'on a une boîte d'ampoules de rechange, des fusibles, une lampe de poche

	Feux obligatoires : Vous devez	Feux facultatifs : Vous pouvez
PLUIE	ou seuls *	**
BROUILLARD	ou seuls *	**
NEIGE	ou seuls *	**

* en agglomération, bien éclairée en visibilité à plus de 150m.
 ** en complément ou en remplacement des feux de croisement.

Pendant le trajet :

- Faire des pauses plus fréquentes
- Adapter son allure aux conditions météo, à la visibilité et aux conditions d'adhérence
- De nuit, ralentir davantage en virage car l'importante de la courbe est plus difficile à apprécier et la perception des obstacles plus tardives
- De nuit, en cas d'éblouissement, fixer le bord droit de la route le plus loin possible
- En cas de mauvaise visibilité, se guider à l'aide des marquages au sol
- Se méfier du « coup de pompe » au petit matin



Vitesse	Temps de réaction : 1 sec.	Distances de freinage	Distances d'arrêt
50	14 m	16 m	30 m
90	25 m	52 m	77 m
130	36 m	109 m	145 m

3- INFORMATIONS ROUTIERES

- Internet 24h/24h
- CRICR (Centre Régional d'Information et de coordination Routière),
- CNIR (Centre National d'Information Routière),

<http://www.meteofrance.com/accueil>

<https://www.bison-fute.gouv.fr/>

- Police
- Gendarmerie
- Autoroute info
- Radios
- etc ...

FICHE GROUPE LOURD N°2

Comportement en cas d'accident

- 1- Gestes d'urgence
- 2- Gestes dangereux
- 3- Conduite à tenir

1- GESTES D'URGENCE

Protéger – Alerter – Secourir

En présence d'un accident corporel, lorsqu'on est arrivé le premier ou que l'on est témoin de l'accident, porter le gilet de haute visibilité et appliquer les gestes d'urgence dans l'attente des secours.

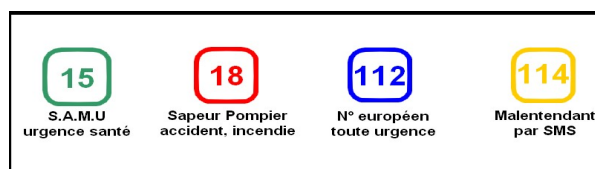
Un piéton sur voie rapide est peu visible par les conducteurs et extrêmement vulnérable (souffle provoqué par les poids lourds, vitesse des véhicules, etc...)

PROTEGER



Signaler l'accident aux autres usagers pour éviter un sur-accident (utilisation des feux de détresse, du triangle de pré signalisation et du gilet fluo). De nuit essayer d'éclairer l'accident.

ALERTER



+



Alerter la Police ou gendarmerie, les pompiers, utiliser la borne d'appel sur l'autoroute lorsqu'on arrive le premier, le plus rapidement en précisant le lieu, la gravité apparente, le nombre de véhicules impliqués et de quels types, le risque lié à des matières transportées, le nombre de blessés ...

Sinon passer avec prudence pour ne pas encombrer inutilement les lieux.

SECOURIR

Couvrir les blessés, leur parler mais ne pas intervenir sans compétences spécialisées.

2- GESTES DANGEREUX

IL NE FAUT PAS : - Donner à boire à un blessé

- Effectuer des gestes non maîtrisés

- Déplacer un blessé, ni enlever son casque à un motard (sauf nécessité immédiate : incendie, noyade...)

3. CONDUITE A TENIR

En cas d'accident matériel, garder son calme et sa courtoisie quelle que soit la gravité de l'accident.

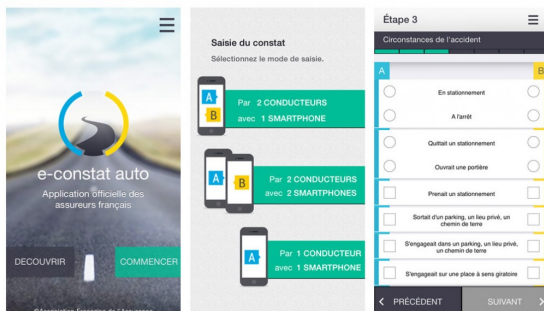
Compte tenu de l'encombrement d'un véhicule lourd, dégager les lieux dès que possible. En cas d'impossibilité (véhicule hors service) protéger les lieux.

Prévenir son entreprise et procéder à la rédaction d'un constat amiable. La détention et l'utilisation d'un constat amiable ne sont pas obligatoires mais elles sont fortement recommandées.

Le constat amiable est de format européen et peut être utilisé dans les pays de l'Union. Les rubriques sont ainsi identiques, seule la langue des pays change.

La rédaction du recto se fait en présence de la partie adverse (identités et coordonnées des conducteurs, de leurs compagnies d'assurances, date, heure et lieu du sinistre, dégâts apparents, circonstances, croquis, etc.). Un total des croix est fait, les deux parties signent le constat avant de séparer les deux exemplaires (autocarbonnés). Il n'est alors plus possible de modifier le recto. Le verso est individuellement complété avant envoi à l'assureur (5 jours ouvrés en cas d'accident matériel et 2 jours en cas de vol et incendie).

Désormais il existe le « e-constat » qui permet de déclarer plus rapidement l'accident et ce système permet d'avoir un constat pré-rempli.



<http://www.e-constat-auto.fr/>



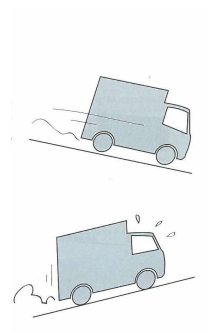
FICHE GROUPE LOURD N°3

Conduite en montagne ou zones accidentées

- 1- Dangers
- 2- Précautions



1- DANGERS



Les risques de la conduite en montagne ou zones accidentées peuvent être liés à l'infrastructure routière, à la nature des véhicules ou ensemble de véhicules, à la météorologie :

- La déclivité : risques liés à l'énergie cinétique, augmentation de la vitesse qui peut en résulter...
- Les croisements : délicats selon l'infrastructure et le véhicule ou ensemble de véhicules concerné (largeur de la voie par exemple), les usagers croisés (surprise, méconnaissance des règles du code de la route...).
- Les trajectoires en virages.



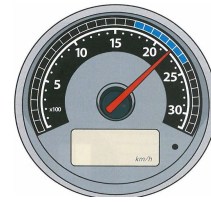
- Les autres usagers (véhicules légers et lourds, véhicules spéciaux de déneigement...).
- Risque d'échauffement important des systèmes de freinage si mauvaise utilisation du ralentisseur, frein moteur, système de freinage...
- Surchauffe moteur lors des montées.
- Risques liés à la neige, au brouillard ou au verglas.
- Masse du véhicule importante, nature du chargement...



2- PRÉCAUTIONS

La conduite d'un véhicule lourd requiert une attention toute particulière

- Réduire et adapter sa vitesse à la déclivité.
- Adapter les rapports de boîte de vitesses en fonction de la déclivité (frein moteur), savoir utiliser les possibilités d'une transmission avec changement de vitesses automatique...
- Utiliser correctement les freins et ralentisseurs, savoir utiliser les possibilités techniques de ralentisseurs / freins combinés...
- Posséder les dispositifs antidérapants adaptés chaînes, pneus à crampons (interdit pour le transport de marchandises) selon la réglementation et les prévisions.
- S'informer de l'état des routes, et de l'ouverture ou de la fermeture de certains itinéraires (cols, tunnels ...).
- Préférer, selon les possibilités, les tunnels routiers aux passages des cols.
- Prévenir (avertisseur sonore, appels de feux).



FICHE GROUPE LOURD N°4

Gestes et postures Accident du travail

- 1- Gestes et postures à adopter
- 2- Importance des accidents
- 3- Dangers et risques

1- GESTES ET POSTURES A ADOPTER

- Être attentif lors de la montée et la descente de la cabine : risque de chute, foulure, entorse, fractures, ...
- Véhicule : ne pas sauter, conserver les trois points d'appui, descendre face aux marchepieds, être attentif aux marchepieds glissants...
- Adopter les principes recommandés lors des chargements/déchargements de marchandises (dos droit, placement des pieds de part et d'autre pour l'équilibre, flexion/extension des jambes...)
- Être vigilant lors du nettoyage du véhicule (utilisation des marchepieds et poignée pour le parebrise, risque de glissade avec le sol mouillé sur les aires de lavage...)
- Utiliser les équipements et protections prévues selon les cas (gants, chaussures de sécurité, imperméable...)
- Adopter une bonne position de conduite (utilisation des différentes possibilités de réglage du siège, utilisation obligatoire de la ceinture de sécurité...)

2- IMPORTANCE DES ACCIDENTS



Première cause de décès au travail, les accidents de la route sont à l'origine de plus de 20% des accidents mortels du travail (entre le départ du domicile, pendant la journée de travail, jusqu'au retour).

Définition :

- L'accident du travail survient par le fait ou à l'occasion du travail, à toute personne salariée ou travaillant à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit pour un ou plusieurs employeurs.
- Un accident pendant le trajet aller et retour entre la résidence et le lieu de travail d'un travailleur est considéré comme accident du travail si ce sinistre survient sur l'itinéraire et pendant le délai habituel du parcours.

Le secteur du transport routier de marchandises est le second secteur le plus accidentogène derrière le secteur du bâtiment travaux publics.

Accidents du travail
(Assurance maladie 2016)

	Nombre de salariés	Nombre d'accidents	Nombre de tués
Transport routier de voyageurs	86 647	3 115	5
Transport routier de marchandises	313 085	24 051	54

Transport routier de voyageurs : codes NAF 4939A et 4939B
Transport routier de marchandises : codes NAF 4941A et 4941B

Accidents de la route (conducteur)
(ONISR 2016)

	Blessés	Tués
Transport routier de voyageurs	90	2
Transport routier de marchandises	524	52

3- DANGERS ET RISQUES

La plupart des accidents du travail ont lieu à l'arrêt (9 fois sur 10). La grande part des accidents du travail correspond aux chutes (qui ont les conséquences les plus graves) et aux blessures liées à la manutention (soulever et porter des charges lourdes notamment).

Accident de travail

13

Le conducteur a 13 fois plus de risque d'être victime d'un accident de travail lors d'un arrêt.

10 000

Nombre d'accidents par an lors de l'accès à la cabine.

Connaître les risques

Source du risque	Danger	Conséquences
Manutentions	Chargement / Déchargement Bâchage / Débâchage	Hernies, ankylose, écrasement...
Matières transportées	Chargement / Dépotage / Transvasement	Brûlures, respiration de vapeurs toxiques...
Conception et équipement des véhicules	Cabine haute / Accès aux organes mécaniques, aux dispositifs d'attelage / Basculement de la cabine / Hayons élévateurs...	Chute, membre coincé, écrasement, blessures...
Conduite	Chargement suspendu (pendu) ou liquide (risque de ballant)	Renversement du véhicule
Transport en commun	Ouverture / Fermeture des portes d'accès	Pincement, blessures...



FICHE GROUPE LOURD N°5

Chargement - Surcharge

- 1- Chargement (précautions/risques)
- 2- Surcharge
- 3- Sanctions

1- CHARGEMENT

Le chargement est de la responsabilité du conducteur (marchandises)

Les voyageurs et leurs éventuelles marchandises sont sous la responsabilité du conducteur (voyageurs)

Précautions :

- Respecter la réglementation relative aux masses maximales pour éviter la surcharge.
- Equilibrer, répartir et éventuellement arrimer le chargement.
- Transport de voyageurs : s'assurer de la répartition et de la bonne installation des voyageurs, veiller à ce qu'ils soient informés de l'obligation du port de la ceinture de sécurité.
- Transport de marchandises : organiser correctement le chargement en fonction de l'itinéraire et, dans le cas de livraisons multiples, des déchargements successifs.
- Adapter sa vitesse.
- Choisir son itinéraire en fonction du gabarit (hauteur et largeur) et des masses (limitations de tonnage) de son véhicule ou ensemble de véhicules.

Risques liés à un chargement défectueux :

- Déséquilibre du véhicule.
- Risque de renversement.
- Détérioration du véhicule.
- Risque d'endommagement de la voirie, des ouvrages d'art ...
- Risque d'obstruction de la visibilité.
- Risque de chute de la marchandise sur la chaussée.
- Risque de limitation ou de refus de garantie de la part des assureurs en cas d'accident.



2- SURCHARGE

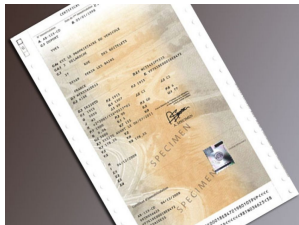
Respect de la réglementation :

SURCHARGE INTERDITE

La masse réelle ne doit jamais dépasser la masse en charge maximale admissible (PTAC ou PTRV selon qu'il s'agisse d'un véhicule isolé ou d'un ensemble de véhicules).

Les masses sont inscrites sur :

- Les certificats d'immatriculation (Code F2 pour le PTAC, F3 pour le PTRV)



Et, selon le cas :

- Sur la plaque de tare et de surface
- Sur la plaque du constructeur
- Sur le dispositif d'attelage



La réalité du transport : cette réglementation n'est pas toujours respectée (nécessité de rendement, difficultés à contrôler certains chargements : vrac ...).

Il en est de même pour les dépassements de longueur et de largeur, ou pour l'absence de précaution de chargement (absence de bâche ou filet) conformément à l'article R312-19 du code de la route (68€ d'amende et immobilisation requise).

3- SANCTIONS

La surcharge constitue une infraction :

- A la réglementation des transports.
- Au code de la route.

Sanctions encourues :

- Amende (4^{ème} classe, 90€ en forfaitaire minorée, 135€ en forfaitaire, 375€ en forfaitaire majorée).
- Prison.
- Immobilisation du véhicule (au-delà de 5% de surcharge).

Par ailleurs, en cas de sinistre, l'assureur peut légitimement ne pas prendre en charge l'indemnisation lorsque vous êtes en infraction avec le code de la route.

En cas d'accident grave impliquant un véhicule en surcharge, la co-responsabilité des différents acteurs de la chaîne de transport peut être recherchée en application du code pénal pour délit de mise en danger de la vie d'autrui.

FICHE GROUPE LOURD N°6

Le dépassement

- 1- Précautions avant, pendant et après le dépassement
- 2- Dangers liés aux dépassements
- 3- Etre dépassé

*Spécifique catégories BE, C, CE : dispositifs latéraux et arrière de protection

1- PRÉCAUTIONS AVANT, PENDANT ET APRÈS LE DÉPASSEMENT

Les dépassements avec un véhicule du groupe lourd ou d'un ensemble de véhicules nécessitent une grande attention, conséquence de gabarits imposants (poids et dimensions).

Précautions avant le dépassement



- Respect de la signalisation horizontale et verticale.
- Respect de la réglementation (interdiction de dépassement sur la troisième voie pour les véhicules d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes ou d'ensemble d'une longueur supérieure à 7 mètres, interdiction de dépassement lorsqu'au moins une voie de circulation est couverte de neige...).
- Importance de l'espace libre nécessaire.
- Importance de la différence d'allure avec le véhicule dépassé.
- Accélérations rendues difficiles par l'inertie du véhicule.
- Nécessité de connaître son véhicule (possibilité d'accélération, utilisation du limiteur/régulateur de vitesse...).
- Utiliser les avertisseurs (sonores et lumineux).

Précautions pendant le dépassement



- Respecter les distances latérales et longitudinales, existence de règles prévues par le code de la route (notamment avec les deux-roues ou les piétons) ...
- Surveillance à l'aide des dispositifs de rétrovision.

Précautions après le dépassement



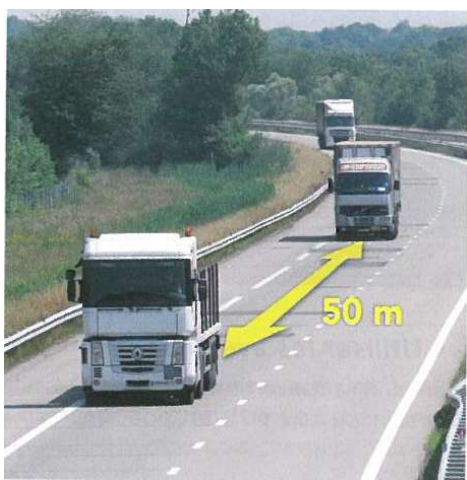
- Respecter les distances lors du retour à droite (distances de sécurité (règle du code de la route spécifique – R.412-12 – imposant une distance minimale de 50 mètres pour les PTAC > 3,5 tonnes ou dont la longueur > 7 mètres).
- Se rabattre à droite.

2- DANGERS LIÉS AUX DÉPASSEMENTS

- Accrochage de l'utilisateur dépassé à cause d'une mauvaise appréciation des distances.
- Mauvaise appréciation des vitesses.
- Déport dû au vent (passage d'une zone abritée à une zone non abritée).

3- ETRE DÉPASSÉ

- Maintenir son allure (ou éventuellement ralentir), rappel des règles du code de la route ...
- Surveiller un déport éventuel dû au vent.



*Spécifique BE, C, CE

Les dispositifs latéraux et arrière de protection.

Dispositifs latéraux :

Objectif : protéger contre le risque de chute d'utilisateurs (deux roues principalement) sur la trajectoire des roues arrière du véhicule, de la remorque ou de l'ensemble de véhicules.

Dispositifs arrière-anti-encastrement :

Objectif : protéger contre le risque d'encastrement sous le véhicule d'utilisateurs venant de l'arrière.

FICHE GROUPE LOURD N°7

Dynamique du véhicule

- 1- Vitesse
- 2- Centre de gravité
- 3- Force centrifuge
- 4- Adaptation de la conduite

*Spécifique CE : conduite d'un tracteur routier en solo

1- VITESSE

Un véhicule qui roule emmagasine de l'énergie, c'est l'énergie cinétique.

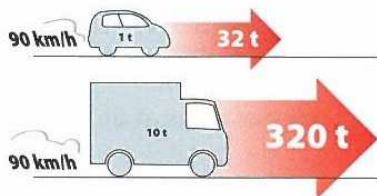
Plus le véhicule roule vite, plus l'énergie cinétique est importante et plus il sera difficile à arrêter.

Par analogie, une personne qui court s'arrête sur une certaine distance alors qu'une personne qui marche s'arrête instantanément car elle a très peu d'élan.

Formule de l'énergie cinétique :

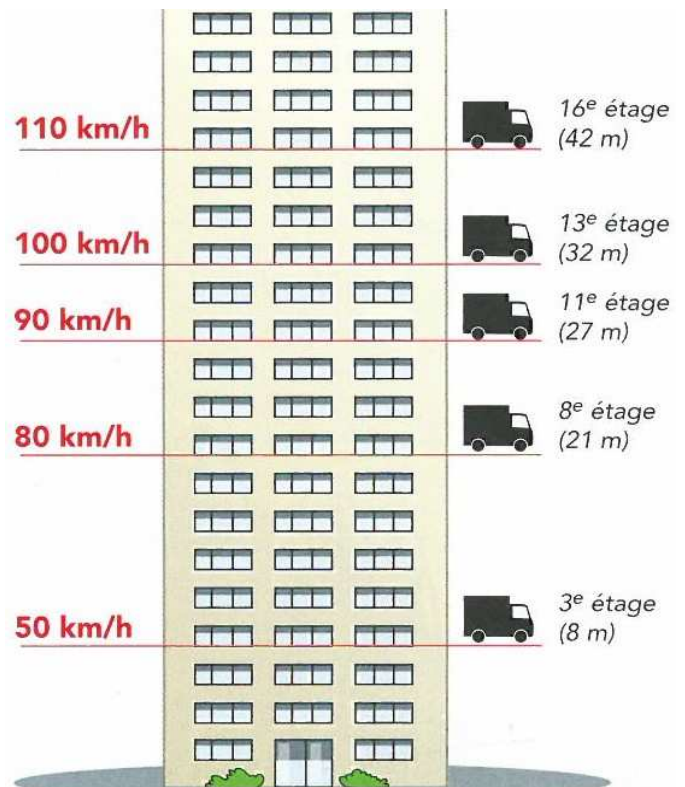
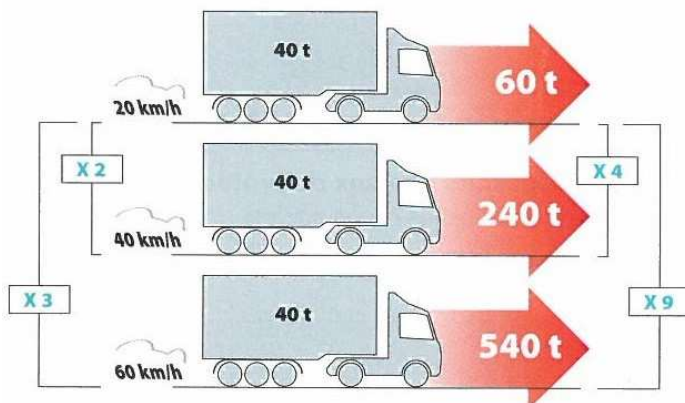
$$E_c = 1/2 mv^2$$

(la moitié de la masse x la vitesse au carré).

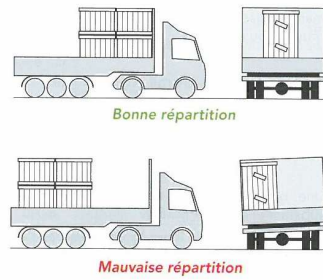
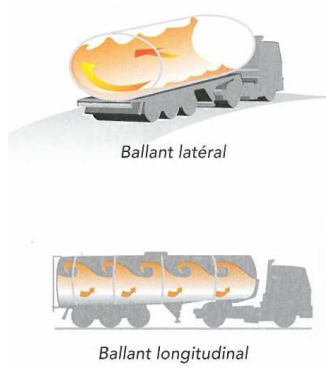


À vitesse égale un véhicule lourd emmagasine plus d'énergie qu'un véhicule léger.

Si la vitesse double, l'énergie cinétique sera quadruplée, si la vitesse triple, l'énergie cinétique sera multipliée par 9.



2- CENTRE DE GRAVITÉ



- Il est déterminé par construction.
- Il doit se situer le plus bas possible.
- Il varie en fonction du chargement (un chargement en hauteur rehausse le centre de gravité).
- Il peut influencer la conduite en créant des effets de ballant (différents types de ballants, élargissement des trajectoires, risque de renversement...).

3- FORCE CENTRIFUGE



- C'est la force qui, dans un virage ou un changement de direction, entraîne le véhicule vers l'extérieur de la courbe.
- Elle varie : en fonction du carré de la vitesse, la masse du véhicule et le rayon de la courbe.
- Elle tend à élargir la trajectoire du véhicule en virage ou lors de changement de direction, ce qui peut surprendre le conducteur.

Formule de la force centrifuge :

$$F_c = mv^2/R$$

(masse X vitesse au carré) / rayon du virage

4- ADAPTATION A LA CONDUITE

- Réduire la vitesse du véhicule en fonction du chargement et de la configuration de la route (rayon de la trajectoire).
- Adopter une conduite souple.
- Adapter la vitesse du véhicule aux circonstances rencontrées : (signalisation, situations de circulation, état de la route, conditions de visibilité, d'éclairage).
- Connaître la réglementation spécifique des véhicules du groupe lourd en matière de limitations de vitesses, (en fonction des catégories, du type de voie, apposition de disques de limitation à l'arrière des véhicules lourds, des remorques...).
- Savoir que les véhicules du groupe lourd (hors BE) sont prévus, à la construction, pour ne pas dépasser une certaine vitesse (limitateur, dispositif non réglable et non modifiable ...).
- Savoir charger son véhicule et sa remorque le cas échéant (répartition, équilibre, arrimage).

Limitations de vitesses						
Transports de marchandises	de 3,5 t à 12 t	Tous	90	90	80	80
	plus de 12 t	Isolés	90	80	80	80
		Articulés	90	80	80	60
		Matières dangereuses	80	70	70	60
Transports de personnes	moins de 10 t		100	100	80**	80**
	plus de 10 t		100	90	80**	80**

* Pour les TM ce sont les routes à sens unique prioritaires. Pour les TC, ce sont tous les sens uniques.

** Sur routes à 2 voies à double sens de circulation.

***Spécifiques CE : conduite d'un tracteur routier en solo**

Particularités :

- Confort réduit
- Freinage réduit (mauvaise adhérence des roues AR, absence de charge)
- Comportement routier dégradé.

Dangers :

- Instabilité

Précautions :

- Respecter la limitation de vitesse prévue par la réglementation et rappelée sur les disques apposés sur le véhicule tracteur
- Conduite souple au volant et sur les commandes (embrayage, freins, ralentisseur, sélecteur de rapport de vitesses).

FICHE GROUPE LOURD N°8

Alcool - Stupéfiants – Médicaments

- 1- Alcool (Effets et sanctions)
- 2- Stupéfiants (Effets et sanctions)
- 3- Médicaments

1- ALCOOL

Le taux d'alcool limite à ne pas atteindre est de 0,5 g d'alcool pur par litre de sang soit 0,25 mg d'alcool pur par litre d'air expiré.

Chaque verre (norme débit de boisson) consommé fait monter le taux d'alcool de 0,20 g à 0,25 g en moyenne.

Ce taux peut augmenter en fonction de l'état de santé, du degré de fatigue, du stress ou des caractéristiques physiques de la personne.

Le taux d'alcool maximal est atteint :

- ½ heure après absorption à jeun
- 1 heure après absorption au cours d'un repas.



L'alcoolémie baisse en moyenne

de 0,10g à 0,15g d'alcool pur par litre de sang en 1 heure.

Café salé, cuillerée d'huile ...

Rien ne permet d'éliminer l'alcool plus rapidement.



Effets :

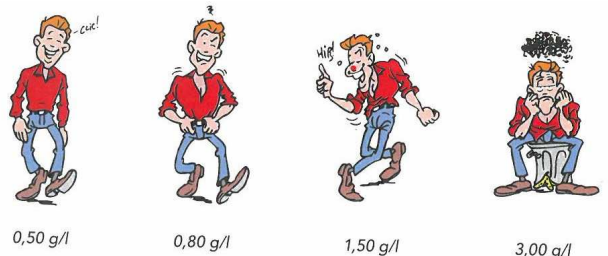
L'alcool agit sur le cerveau et sur tout le système nerveux,

ce qui provoque des conséquences graves pour le conducteur. Les conditions physiques sont amoindries :

- Champ visuel réduit, vision trouble, inattention, sommeil
- Perte de mémoire, perte des apprentissages, diminution des réflexes

Le comportement est modifié :

- Diminution de la peur et prise de risque exagérée
- Agressivité
- Euphorie



Sanctions :

Taux compris entre 0,50 g (0,20 g pour le transport en commun) et 0,80 g d'alcool pur par litre de sang :

- Amende de 135 € et retrait de 6 points sur le permis de conduire.

Taux égal ou supérieur à 0,80 g d'alcool pur par litre de sang (délit) :

- Retrait de 6 points sur le permis de conduire
- Amende pouvant aller jusqu'à 4500 €
- Immobilisation du véhicule
- Suspension (jusqu'à 3 ans) voire annulation du permis
- Peine de prison (jusqu'à 2 ans).



2- STUPÉFIANTS

Effets :

- Capacité à contrôler la trajectoire diminuée
- Temps de réaction allongé
- Déficit des mécanismes d'attention et de vigilance
- Fausse sensation de sécurité



L'usage seul du cannabis multiplie le risque moyen d'avoir un accident par 1,8.

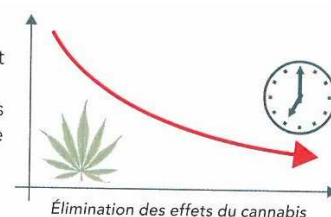
L'usage combiné du cannabis avec une forte dose d'alcool multiplie ce risque par 14.

Sanctions :

Dépistage positif :

- Retrait de 6 points sur le permis de conduire
- Amende pouvant aller jusqu'à 4500 euros
- Immobilisation du véhicule
- Suspension (jusqu'à 3 ans) voire annulation du permis
- Peine de prison (jusqu'à 2 ans)

Les effets du cannabis se font sentir rapidement et durent de 2 à 7 heures.
Le principe actif du cannabis reste stocké dans le corps longtemps, c'est pourquoi il peut être décelé plusieurs jours après consommation.



Les sanctions sont aggravées lorsque cette infraction est couplée avec un taux d'alcool prohibé : les peines sont portées à 3 ans d'emprisonnement et 9000 € d'amende.

3- MÉDICAMENTS

Avant de conduire, il convient de lire attentivement les notices ou de demander conseil à son médecin. Certains médicaments sont incompatibles avec la consommation d'alcool et entraînent un sur - risque d'accident considérable.

Lisez les notices !

Les contre-indications, les effets secondaires sont écrits sur la notice d'utilisation.
Les combinaisons de médicaments peuvent aussi avoir des effets négatifs.



Incompatibilité avec l'alcool

Le mélange alcool et médicament est naturellement à éviter, car l'alcool amplifie les effets secondaires, et peut même entraîner des effets toxiques.

FICHE GROUPE LOURD N°9

Eco-conduite et conduite citoyenne



- 1- Eco-conduite (Règles de bases)
- 2- Conduite citoyenne (Bruit/Pollution)

1- ÉCO-CONDUITE



Dans la prise de conscience générale d'un environnement dégradé (pollution, coût des carburants et du matériel...), l'éco conduite trouve toute sa légitimité.

L'éco-conduite, ou conduite économique, a pour objectif d'adopter des principes pour une utilisation efficace de l'énergie.

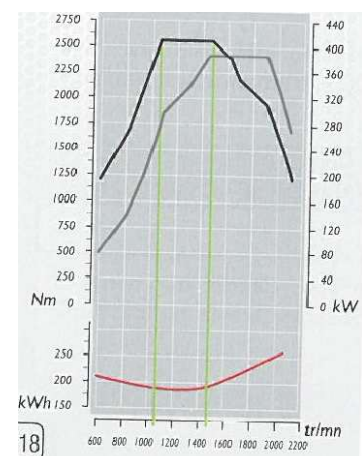
Règles de bases :

- Changer les rapports à bas régime moteur pour les véhicules à boîte de vitesse manuelle, utiliser les différents programmes proposés pour les changements de vitesses automatiques
- Utiliser le compte-tours et connaître les caractéristiques de sa motorisation (couple, puissance, régime moteur optimal...)
- Réguler sa vitesse (80 au lieu de 90 par exemple)
- Utiliser l'inertie du véhicule
- Utiliser un régime moteur le plus bas possible
- Anticiper le trafic et conduire avec souplesse
- Entretenir son véhicule.



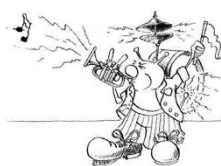
De même, lors des départs à froid, amener progressivement le véhicule à sa température optimale de fonctionnement en utilisant le ou les thermomètres à disposition (liquide de refroidissement, huile), et en évitant de laisser tourner le moteur à l'arrêt. Penser qu'outre le moteur en lui-même, les organes comportant des huiles (pont, boîte de vitesses ...) ont également besoin de monter en température pour un bon fonctionnement.

Sur ce graphique, on peut trouver la courbe **puissance** en kW, la courbe **couple** en Nm et la courbe **consommation** (celle-ci est proportionnellement inverse à celle de couple).



2- CONDUITE CITOYENNE

Bruit



Précautions :

- Maintenir en bon état le dispositif d'échappement silencieux
- Eviter en agglomération des accélérations intempestives
- Arrêter le moteur lorsqu'on stationne, être vigilant sur les lieux de stationnement avec un véhicule équipé d'un groupe frigorifique.

Le seuil de bruit à ne pas dépasser est de 88 décibels pour les véhicules lourds.
Les forces de l'ordre peuvent contrôler le bruit à l'aide d'un sonomètre.

Sanctions : amende de 3^{ème} classe, immobilisation, mise en fourrière.



Pollution



Précautions :

- Pas d'émission, pendant l'arrêt, de fumées nettement teintées ou opaques

Il est toutefois admis des émissions fugitives au moment des changements de régime du moteur.

Sanctions : amende de 3^{ème} classe, immobilisation, mise en fourrière.



Moyens de lutte :

La pollution automobile représente un danger important pour la population et l'environnement. L'entrée en application des différentes directives européennes (normes euro) sur les émissions polluantes ont pour conséquence des progrès techniques constants de la part des constructeurs impliquant une diminution de la pollution atmosphérique (motorisations SCR (réduction catalytique sélective) /EGR (recyclage des gaz d'échappement), hybrides et électriques, carburants alternatifs ...).

Les formations initiales et continues obligatoires des conducteurs de véhicules du groupe lourd ainsi que les formations en entreprise ont également un impact sur les conduites à adopter. Les véhicules lourds sont soumis à des contrôles réglementaires réguliers (contrôles techniques spécifiques).

Enfin, sur certains itinéraires, les entreprises peuvent prendre en compte les possibilités de transport combiné rail-route pour limiter les émissions polluantes.

FICHE GROUPE LOURD N°10

Porte-à-faux et angles morts

- A- Connaissance du véhicule
- B- Situations particulières
- C- Dangers
- D- Précautions

1- PORTE-A-FAUX

A - Connaissance du véhicule

Le porte-à-faux est la distance existante entre l'axe de la roue avant (ou arrière) et l'extrémité avant (ou arrière) du véhicule.

Le conducteur doit connaître les caractéristiques de son véhicule, et notamment les porte-à-faux avant et arrière.

Dans le cas d'une semi-remorque, le conducteur doit aussi prendre en compte le porte-à-faux existant entre l'axe de l'attelage et le tablier de la semi.

B- Situations particulières

- Virages accentués
- Changements de direction
- Manœuvres
- Passages étroits



C- Dangers

Risque de renversement des piétons ou des deux roues, d'accrochage des véhicules ou des obstacles

D- Précautions

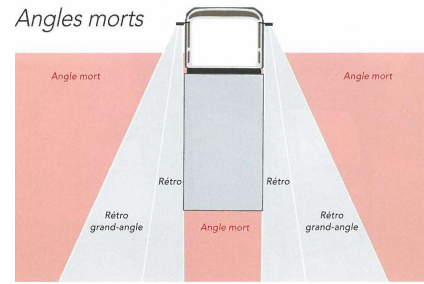
Observer vers l'arrière (ou l'avant) de façon à surveiller le balayage des porte-à-faux, notamment au-dessus des trottoirs.

Le regard vers l'arrière doit se porter à l'opposé de la direction que l'on veut emprunter. Importance primordiale des différents rétroviseurs. Importance des placements et des trajectoires lors des changements de direction ou des manœuvres.

2- ANGLES MORTS

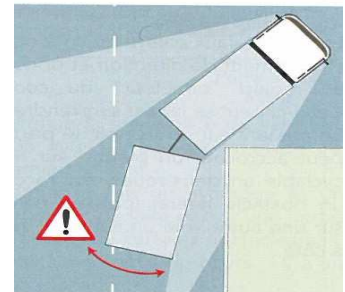
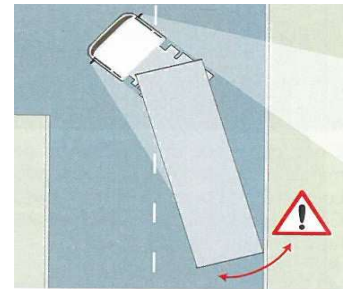
A -Connaissance du véhicule

Les véhicules lourds ayant un gros gabarit, leurs angles morts sont importants.
Les angles morts constituent des zones de non-visibilité vers l'arrière et sur les côtés.
Le conducteur doit tenir compte de ces particularités.



B- Situations particulières

- Dépassements
- Rabattements
- Changements de direction
- Manœuvre...



C- Dangers

- Risques de collision à l'arrière ou sur les côtés
- Risques importants liés aux dépassements des deux-roues notamment lors des arrêts en circulation
- Risques accentués dans la conduite des véhicules articulés car les zones de non-visibilité sont variables et changeantes

D- Précautions

En cas de non-visibilité, sur une aire non ouverte à la circulation, le conducteur doit descendre du véhicule et aller vérifier l'espace libre.

En général, sur les aires de manœuvres et en circulation, il est prudent de se faire guider.

Il existe différents dispositifs de rétrovision pour aider le conducteur selon les véhicules (rétroviseur grand angle, d'accostage, caméra de recul...) et l'antéviseur.



FICHE GROUPE LOURD N°11

Comportement en tunnels et aux passages à niveau

1- Tunnels

- Conduire en sécurité,
- En cas d'arrêt,
- En cas d'urgence,
- En cas d'incendie

2- Passages à niveau

- Différents types,
- Données statistiques,
- Précautions

1- TUNNELS

Depuis l'accident du tunnel du Mont Blanc en 1999, une directive européenne a imposé un renforcement de la sécurité dans les tunnels routiers de plus de 500m. En France, ce sont tous les tunnels de plus de 300m qui sont concernés.

Avant de s'engager dans un tunnel, s'assurer de son ouverture et s'informer des interdictions éventuelles (internet, société gestionnaire du tunnel, panneau à message variable...).

S'assurer que la quantité de carburant est suffisante (un tunnel comme celui du Mont Blanc fait par exemple près de 12 kilomètres) pour franchir l'ouvrage.

Conduire en sécurité dans un tunnel :

Ne pas fumer durant la traversée, enlever les lunettes de soleil traditionnelles.

Suivre les informations qui sont données par les équipes sur place.

Rester caler sur la fréquence du tunnel (en cas de danger le conducteur sera averti immédiatement.)

Respecter la réglementation en place.

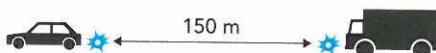
Les limites de gabarit (hauteur, largeur...), d'accès (produit inflammables, GPL,...).

Obligation d'allumer les feux.

Les limitations de vitesse.



Pour éviter la propagation d'un incendie, il existe une inter distance obligatoire avec des balisages lumineux bleus disposés à intervalles réguliers.



En cas d'arrêt dans un tunnel :

Respecter la distance minimale entre deux véhicules, ne pas tenter de faire demi-tour.

Lire les informations sur les panneaux à messages variables, écouter la radio, suivre les consignes.



En cas d'urgence (panne, incident, etc...) :

Utiliser autant que possible les emplacements d'arrêt prévus, à droite, situés à des intervalles réguliers : sinon, arrêter le véhicule au plus près du trottoir.

Couper le moteur et allumer les feux de détresse

Si possible, avertir le poste de contrôle et de commande à partir des niches de sécurité (SOS)

En cas d'incendie :

Dès détection de fumées ou de flammes,
s'arrêter immédiatement.

Ne pas tenter de faire demi-tour ou marche arrière.

Couper le moteur en laissant la clé de contact en place
et allumer les feux de détresse.

Regagner rapidement un abri vert signalé par des lampes clignotantes.

Penser à aider ceux qui auraient des difficultés.

Si possible, avertir le poste de contrôle et de commande
à partir des niches de sécurité.

Si possible, utiliser les extincteurs ou les lances à incendie
qui se trouvent à l'intérieur des niches de sécurité elles-mêmes.



2- PASSAGES A NIVEAU

Les différents types de passages à niveau :



- **sans barrière** : extrêmement rare mais particulièrement dangereux.
On les rencontre généralement sur de petites routes de campagne.
Le conducteur doit être particulièrement vigilant car les trains n'y
sont pas annoncés.

Bien que peu répandu, le taux d'accident y est très élevé.

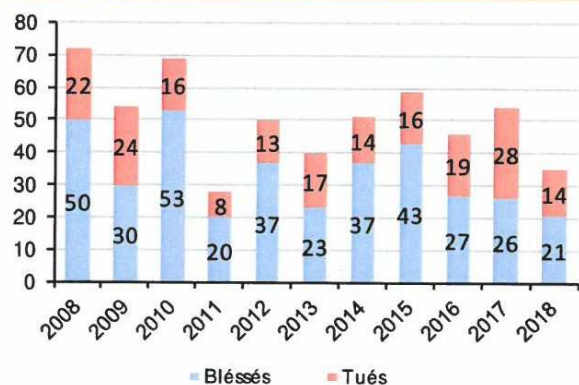


- avec barrières complètes ou 2 demi-barrières;



- avec demi-barrières.

Evolution du nombre de personnes tuées et blessées dans un accident avec un train



On trouve environ 15 400 passages à niveau en France (contre 33 500 en 1938 et 25 000 en 1980).

60 % sont équipés de dispositifs automatiques.

Il n'y a aucun passage à niveau sur les lignes à grandes vitesses.

En 2018, 14 personnes ont été tuées et 21 ont été blessées.

La quasi-totalité des accidents est imputable au non-respect de la signalisation routière (ONISR)

Précautions :

Le gabarit des véhicules lourds impose de prendre beaucoup de précautions pour franchir les passages à niveau : inertie liée aux masses, longueur, hauteur, largeur, garde au sol avec certains types de remorques.

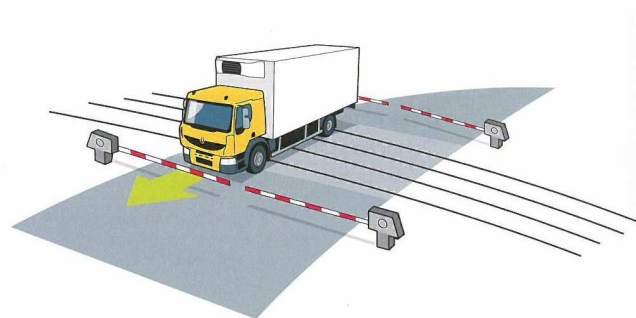
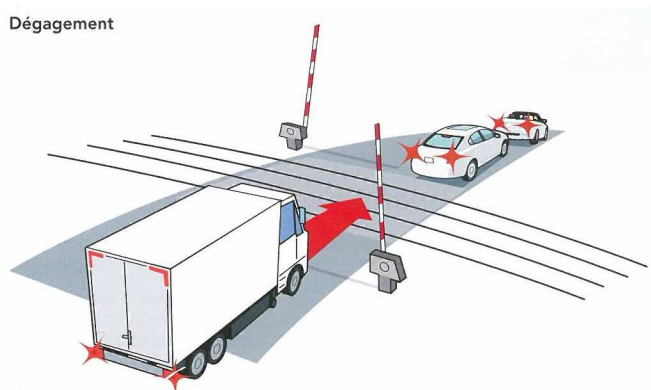
L'adaptation de la vitesse de franchissement est délicate :

Si le conducteur circule vite, il n'est pas sûr de pouvoir s'arrêter à temps en cas d'abaissement des barrières.

A l'inverse, si son allure est faible, les barrières risquent de s'abaisser pendant le franchissement (dans ce cas, le conducteur ne doit en aucun cas s'arrêter quitte à casser les barrières).

Le conducteur, avant de s'engager, doit s'assurer qu'il dispose d'un espace suffisant pour dégager entièrement le passage à niveau.

Dégagement



FICHE GROUPE LOURD N°12

Systèmes de sécurité et d'aides à la conduite

- 1- Définition
- 2- Exemples et rôles
- 3- Dangers

1- DÉFINITIONS

Une aide à la conduite est un système de sécurité active d'information ou d'assistance du conducteur pour :

- Éviter l'apparition d'une situation dangereuse risquant d'aboutir à l'accident
- Libérer le conducteur d'un certain nombre de tâches qui pourraient atténuer sa vigilance
- Assister le conducteur dans sa perception de l'environnement (détecteur de dépassement, détecteur de risque de gel)

Tout système allégeant et facilitant la tâche du conducteur peut être considéré comme une aide à la conduite.

Cela va donc des systèmes les plus simples et répandus (direction assistée par exemple) aux plus complexes (radar de maintien des distances par exemple).

2- EXEMPLES ET ROLES

Aides à la sécurité :

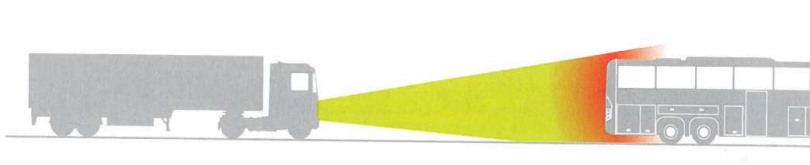
- ABR, antiblocage des roues en cas de freinage brusque/appuyé : le conducteur peut conserver sa trajectoire
- ESP, stabilisateur électronique programmable : aide au contrôle de trajectoire



- AFU, aide au freinage d'urgence, permet d'utiliser la puissance maximale du système de freinage
- Limitateur de vitesse



- Radar de distance : permet de conserver automatiquement une distance entre son véhicule et celui qui vous précède. Ce système peut être couplé avec une caméra.



Aide à la navigation par GPS avec avertisseur de zone de travaux, d'embouteillage



Détecteur de fatigue, d'inattention :

- Avertisseur de déviation de trajectoire
- Alerte de franchissement involontaire de ligne
- Et bien d'autres évolutions ...

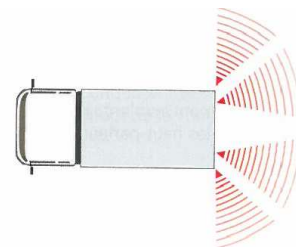
Automatisation des tâches :

- Eclairage à matrice de led (le faisceau d'éclairage s'adapte automatiquement pour ne pas éblouir les autres usagers)
- Essuie-glace automatique couplé à un capteur d'eau de pluie
- Régulateur de vitesse

Aide au démarrage en côte, sur sol glissant (antipatinage ASR)

Aide au stationnement :

- Radar de détection de distance avant et arrière
- Caméra de recul
- Frein de stationnement électrique



3- DANGERS

Si ces systèmes apportent une efficacité à la conduite normale, ils peuvent aussi être source de risques et contraintes à la sécurité si :

- Le conducteur se repose intégralement sur ces aides : baisse de vigilance, perte des repères, absence d'anticipation, endormissements
- Pour certains appareils, l'interface utilisateur (vocale et/ou visuelle) est mal conçue et sollicite trop l'attention du conducteur qui a tendance à occulter ce qu'il se passe réellement sur la route
- Le conducteur procède aux divers réglages en roulant (entrée de données sur l'aide à la navigation par exemple)
- En cas de défaillance, risque de se laisser surprendre
- Tentation d'augmenter sa prise de risques au volant, repousser ses limites



TRANSPORT – LOGISTIQUE - BTP

40 ANS QUE NOUS FAISONS LA ROUTE ENSEMBLE

NOS DIFFERENTS CENTRE DE FORMATION :

Bon-Encontre

6 rue Louis Armand
47240 Bon-Encontre

Bouliac

67 Rue du Bord de L'eau
33270 Bouliac

Marmande

65 Avenue Michel Montaigne
47200 Marmande

Villeneuve sur Lot (Bias)

Avenue de Bordeaux
47300 Bias

contact@securiteetconduite.fr

www.securiteconduite.fr

Pour connaître le résultat de l'épreuve finale et télécharger votre certificat de réussite

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/resultats-du-permis-de-conduire>

**Pour faire la demande de votre carte conducteur
(obligatoire pour l'utilisation d'un chronotachygraphe numérique) :**

<https://auth.hubprotransport.com/>