

Le déneigement



Les activités de salage, sablage ou déneigement de la voirie ne constituent pas le quotidien des agents des services techniques des communes bas-rhinoises. Cependant, ce caractère exceptionnel et souvent imprévu peut générer des risques d'accident du travail, les agents travaillant souvent dans l'urgence.

Le caractère d'urgence est générateur d'accidents de travail, ainsi il est important d'organiser en amont les moyens et les mesures de prévention à mettre en place.

1 RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

L'article L.2321-2-20° du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) rappelle que, parmi les dépenses obligatoires d'une commune, figurent les dépenses d'entretien des voies communales. En outre, sur le fondement de l'article L2212-2 CGCT, dans le cadre de sa fonction d'assurer la police municipale, le Maire doit garantir la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques. Le déneigement des voies en vue de permettre la commodité de la circulation publique fait donc partie des missions de police municipale du Maire.

Toutefois, le juge administratif a reconnu qu'il était possible de ne pas procéder au déneigement de l'ensemble des voies de la commune à condition de respecter le principe d'égalité des citoyens devant les charges publiques. Le Maire peut donc se fonder sur **l'importance et la nature de la circulation publique sur les voies, ainsi que des fonctions de desserte de celles-ci** (CAA Nancy, 1re Ch., 15 octobre 1992, n°91NC00797).

De plus, dans la mesure où le déneigement ne fait pas partie des obligations d'entretien normal des voies publiques, la responsabilité communale pour défaut d'entretien normal des ouvrages publics ne peut être engagée qu'en regard à la **situation de chaque commune**, et notamment à ses **moyens de déneigement**.

Attention toutefois : le seul fait d'écarter le défaut d'entretien d'un ouvrage public ne saurait exonérer le maire ou la commune de toute responsabilité en cas d'accident lié à une carence dans le déneigement d'une voie communale. Ainsi, un accident qui surviendrait du fait du défaut de déneigement d'une voie communale pourrait conduire à une responsabilité du maire ou de la commune, les communes étant civilement responsables des dommages qui résultent de l'exercice des attributions de police municipale

La responsabilité de la commune pourra être davantage recherchée et engagée dans le cas où le Maire n'a pas respecté son obligation de **signaler le caractère dangereux d'une voie communale non ou partiellement déneigée**. En effet, le maire doit prendre les mesures nécessaires pour prévenir les dangers sur le territoire de la commune, et notamment sur les voies ouvertes à la circulation publique. La responsabilité de la commune pourrait donc être engagée en cas de carence du maire dans l'exercice de son pouvoir de police, comme par exemple le fait de ne pas signaler un danger (CE, 31 janvier 1986, Démoli).

La commune peut aussi engager sa responsabilité dans le cas où elle **tarderait à organiser un service de déneigement des voies communales**, ce retard étant apprécié en fonction de circonstances de fait (CE, 4 mars 1991, Commune de Saint-Lary-Soulan).

2 MESURES COLLECTIVES ORGANISATIONNELLES

Pour répondre de manière efficace lors de la période hivernale, il est important que les mesures organisationnelles soient en place, à savoir :

- Constituer des équipes d'astreinte disponibles et joignables en dehors des horaires de travail habituels
- Prévoir un moyen de communication
- Communiquer, de façon régulière, avec l'agent
- Equiper le camion d'une trousse de secours
- Préparer les véhicules chaque soir ou après chaque nouvelle intervention (fixation des épandeurs ; vérifications des sécurités du véhicule ; préparation des quantités de produits fondants)
- S'assurer que les agents qui conduisent les engins communaux (camion, tracteurs agricoles, tondeuses) disposent bien de **l'autorisation de conduite** délivrée par l'employeur et titulaire du **permis de conduire** correspondant aux véhicules conduits.



Pour rappel :

- *La conduite d'un camion nécessite le permis de catégorie C, CE, C1 ou C1E, selon le poids du véhicule et de sa remorque. (lien internet : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F12096>)*
- *La conduite de tracteur ne nécessite pas de permis de conduire spécifique, le permis B est suffisant pour leur conduite si la vitesse du véhicule n'excède pas 40km/h et ce quel que soit son poids total*

autorisé en charge (PTAC) (Article 27 de la loi n°2015-990 du 6 août 2015 dite loi Macron modifiant l'article L. 221-2 du Code de la Route)

2.1 Formation à la conduite d'un engin de service hivernal

En application de l'article R.4323-55 du Code du Travail, « La conduite des équipements de travail mobiles automoteurs et des équipements de travail servant au levage est réservée aux travailleurs qui ont reçu une formation adéquate. Cette formation est complétée et réactualisée chaque fois que nécessaire. »

La formation adéquate peut être assurée par un organisme de formation compétent. L'objectif d'une formation adéquate est que son contenu et sa durée soient adaptés au type d'équipement utilisé par les agents.

Si l'agent est amené à utiliser un tracteur, il est préconisé que celui-ci suive une formation de type CACES Engins de chantier Catégorie 1 ou 8 selon la puissance du véhicule.

De plus, des formations spécifiques à la conduite d'engins de service hivernal existent.

3 MESURES COLLECTIVES TECHNIQUES

3.1 Les engins de service hivernal : Equipements

Selon l'arrêté du 18 novembre 1996, les Engins de Service Hivernal (ESH) ne peuvent être équipés que des outils suivants:

- 1 outil de raclage à l'avant,
- 1 ou 2 outils de raclage latéraux,
- 1 outil d'épandage des produits de salage ou de sablage à l'arrière,
- 1 outil rotatif frontal ou latéral d'évacuation,

Les engins de service hivernal peuvent être équipés d'un ou plusieurs outils simultanément.

Les ESH sont équipés de ces outils uniquement lorsqu'ils procèdent aux activités hivernales sur les voies ouvertes à la circulation publique.

→ Comme défini par l'article 4 de l'arrêté du 18 novembre 1996 :

« L'outil frontal ne peut dépasser l'avant du véhicule de plus de 3 mètres.

Lorsque le véhicule est équipé d'un outil d'épandage arrière, celui-ci ne doit pas dépasser de plus de 2 mètres l'extrémité arrière du véhicule. »

3.2 Les engins de service hivernal : éclairage

Comme défini à l'article 6 de l'arrêté du 18 novembre 1996 :

« Sous réserve que les dispositifs d'éclairage restent conformes au type réceptionné, lorsque les outils occultent tout ou partie de ces dispositifs, des dispositifs amovibles rappelant les feux avant et/ou arrière, doivent être placés à l'avant sur le véhicule et à l'arrière sur l'outil d'épandage. ».

En complément les engins de service hivernal disposent d'un feu orange, il permet d'indiquer aux autres usagers d'être prudents face à ce véhicule à progression lente, mais ne donnent pas la priorité de passage.

3.3 Les engins de service hivernal : signalisation

Comme indiqué à l'article 7 de l'arrêté du 18 novembre 1996, les engins de service hivernal sont considérés comme des véhicules à progression lente devant être équipés sur leurs faces avant et arrière d'une bande continue de signalisation conformément à l'arrêté du 20 janvier 1987, d'une longueur minimale de 28 cm et d'une largeur minimale de 14 cm.

Quand le véhicule est équipé d'un épandeur ce dernier doit également être équipé dans sa partie centrale d'un dispositif de signalisation (84 cm x 28cm), et situé entre 1m et 1,5m du sol.



3.4 Les engins de service hivernal : immatriculation

Les ESH doivent faire l'objet d'une réception à titre isolé auprès des services de la DREAL avant leur mise en circulation, après en avoir fait la demande auprès de la préfecture.

Cette réception a pour but de faire vérifier la conformité aux règles de sécurité des véhicules et des personnes lorsque leurs dimensions et poids dépassent la normale (R312-4 et suivants du Code de la Route).

Les articles R.312-1 à 9 du Code de la Route conditionnent le poids et les dimensions que le(s) véhicule(s) et leurs équipements doivent respecter pour une réception à titre isolée par la DREAL.

Il est donc judicieux de prévoir une configuration maximale de l'équipement afin de pouvoir utiliser ultérieurement un équipement plus petit et/ ou moins lourd sans passer par une nouvelle validation de la DREAL.

A la suite de cette réception à titre isolé, la carte grise du véhicule aura une double mention indiquant son classement en tant qu'ESH. Ce classement permettra de bénéficier de dérogations.

3.5 Dérogation quant aux règles de circulation

Lors des actions de déneigement, de sablage ou de salage, des exceptions au Code de la Route (Art R.432-4 du Code de la Route) s'appliquent. Les engins de service hivernal sont considérés comme des véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage (et non d'une priorité de passage), bénéficiant de dérogations au Code de la Route pour les règles portant sur :

- La circulation sur le bord droit de la chaussée ;
- La circulation sur les routes à sens unique ou à plus de deux voies
- La circulation à 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

→ Bien que ces dispositions soient présentes, les agents restent en alerte quant à l'obligation de prudence sur la route

→ Lors du retour aux locaux de la collectivité, les règles normales de circulation prévalent.

4 EQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE

Les produits dits fondants (comme le sel de déneigement) peuvent être agressifs lors d'un contact cutané. Le port des EPI est obligatoire lors de cette manœuvre, à savoir :

- Gants de protection résistant au froid
- Bottes ou chaussures de sécurité antidérapantes
- Lunettes de protection (à porter lors du transvasement dans le bac de l'épandeur)
- Combinaisons



Les agents travaillant sur la voirie se devront en outre d'être visibles de jour comme de nuit. Ils devront revêtir des vêtements de signalisation à haute visibilité de classe II (opérations diurnes) ou de classe III (opérations nocturnes).

Des vêtements chauds devront également être revêtus (3 couches de vêtements sont conseillées : une pour absorber la sueur, une pour retenir la chaleur, une pour couper le vent et l'humidité).

5 DOVH : DOSSIER D'ORGANISATION DE LA VIABILITE HIVERNALE

Définition : La viabilité hivernale s'inscrit dans le cadre plus large de la surveillance du réseau routier et des interventions qui en découlent (comme le salage par exemple). L'objectif recherché est le maintien ou le rétablissement de conditions de circulation satisfaisantes du point de vue de la sécurité des usagers de la route. En plaine, la VH démarre le 14 novembre pour finir le 20 mars. En moyenne montagne elle démarre le 7 novembre pour finir le 3 avril. (Extrait de la DIREst)

Comment les services de la DIREst se préparent et comment les collectivités devraient se préparer ? :

- Coordonner les différents acteurs
- Vérifier que tous les agents connaissent bien les consignes à respecter en période hivernale
- Vérification des engins et du matériel
- Utilisation du retour d'expérience
- Surveillance du facteur météorologique

➔ Objectif : Définir les priorités d'action afin d'éviter les dépenses inutiles

Chaque année la DIREst communique le dossier d'organisation de la viabilité hivernale sur son site internet : <http://www.enroute.est.developpement-durable.gouv.fr/> > Onglet « Recherche » > viabilité hivernale

6 CONSIGNE DE SECURITE POUR LES AGENTS

Rappel des consignes à transmettre aux agents des collectivités lors des activités de déneigement :

- Anticiper les interventions de déneigement par la mise en place d'une d'équipe d'astreinte et la définition des conditions d'intervention.
- Etre vigilant lors des déplacements sur la chaussée.
- Contourner dans la mesure du possible les zones de circulation pouvant présenter un risque accru (pente, escalier...).
- Signaler le chantier de salage sur le domaine public.
- Utiliser une saleuse manuelle dans la mesure du possible.
- En cas d'épandage manuel, éviter les gestes répétitifs pendant de longues périodes.
- En cas de déblayage manuel, respecter les postures adaptées à la situation (dos droit, fléchissement des genoux...).
- Prévoir des pauses dans un local chauffé en cas de périodes de grand froid.



« Pour bien circuler en hiver, nous avons tous un rôle à jouer » DIREst