

Sécurité de la conduite et des véhicules

Requirement Specification



Résumé exécutif

Cette norme décrit les exigences mondiales minimales des aspects Santé, sécurité et bien-être (SSB) de Ericsson pour la Sécurité de la conduite et des véhicules.

Application

Cette norme s'applique aux fournisseurs d'Ericsson, aux employés de ces fournisseurs et à toute autre personne engagée par ces fournisseurs, impliqués dans l'utilisation de tout véhicule, loué ou privé, dans le cadre des activités de l'entreprise (les trajets aller-retour vers le lieu de travail sont exclus).

Les présentes Instructions s'appliquent à l'utilisation des véhicules dans le cadre des activités de l'entreprise, ce qui inclut tout déplacement vers et depuis un site de l'entreprise à des fins professionnelles, y compris dans le cadre de l'utilisation d'un véhicule privé ou loué.

Lorsque des organisations locales de Ericsson, des clients, ou des réglementations locales imposent des exigences plus strictes ou plus contraignantes, celles-ci auront toujours la préséance sur les spécifications correspondantes énoncées dans les présentes instructions.



Sommaire

1	Instructions	3
1.1	Généralités.....	3
2	Exigences préalables à la conduite.	5
2.1	Évaluation des risques.....	5
2.2	Inspection préalable à la conduite – Véhicules du projet uniquement.	6
2.3	Plan de gestion du déplacement – Véhicules du projet uniquement.	7
3	Exigences relatives aux conducteurs.....	8
3.1	Limites de conduite.....	8
3.2	Aptitude à conduire.	9
3.3	Information et formation du conducteur.....	10
3.3.1	Information du conducteur.	10
3.3.2	Sensibilisation à la conduite en toute sécurité chez Ericsson.	10
3.3.3	Conduite préventive et sécuritaire.....	10
3.3.4	Conduite tout-terrain ou en 4x4.....	11
3.4	Surveillance des performances de la conduite	11
3.4.1	Processus de surveillance.	11
4	Exigences relatives au véhicule.	12
4.1	Dispositifs de sécurité du véhicule.	12
4.2	Dispositifs de sécurité des véhicules tout-terrain.	13
4.3	Remorquage, remorques et chargement surdimensionné.....	13
5	Autres types de véhicules et utilisations professionnelles.	14
5.1	Motos (véhicules à deux roues).	14
6	Responsabilités.....	15
6.1	Chauffeurs.	15
6.2	Responsable des travaux (PICW) / Chef d'équipe ou équivalent.	15
6.3	Chefs de projet fournisseurs.....	16
6.4	Gestionnaire de parc, Coordinateur de parc ou équivalent	16
7	Références.	17
8	Informations sur les modifications.....	17

1 Instructions

1.1 Généralités

- N'exercez jamais une activité et ne conduisez jamais sous l'emprise de l'alcool ou de produits stupéfiants, notamment les médicaments qui peuvent nuire à votre réactivité. [Les règles qui sauvent des vies]



- Attachez toujours votre ceinture de sécurité pendant la conduite ou lorsque vous êtes passager d'un véhicule. [Une règle qui sauve des vies]
- Ne dépassez pas les limites de vitesse. [Une règle qui sauve des vies]
- N'utilisez jamais de téléphones ou d'autres appareils portables lorsque vous conduisez. [Une règle qui sauve des vies] Cela inclut, de façon non exhaustive, l'envoi de SMS, les appels vidéo, les appels vocaux etc. La connectivité Bluetooth (ou autre type de connectivité similaire) peut être utilisée pour les appels vocaux via un haut-parleur. Les conducteurs ne doivent pas utiliser de casques, d'écouteurs ou d'oreillettes lorsqu'ils conduisent.
- L'Évaluation des risques (voir Section 2.1), effectuée au niveau du projet, du pays, de la région ou de l'unité, doit inclure la Sécurité de la conduite et des véhicules.
- Éviter de conduire seul(e) si l'itinéraire inclut des zones connues sans couverture de réseau de téléphonie mobile.
- Tous les conducteurs doivent posséder un permis de conduire en cours de validité et satisfaire aux exigences légales locales pour conduire le type de véhicule concerné.
- L'utilisation d'un système de surveillance (IVMS)/télématique est fortement conseillée, lorsqu'elle est autorisée. Lorsqu'un système IVMS/télématique est installé, le comportement du conducteur doit être surveillé régulièrement.
- Les conducteurs doivent connaître le fonctionnement et les commandes des véhicules qu'ils doivent conduire.
- Il est interdit aux conducteurs et aux passagers de fumer ou de vapoter à l'intérieur du véhicule à tout moment.
- Le transport de passagers non autorisés (c.-à-d. tout membre du personnel ne participant pas au périmètre des travaux associés au déplacement) et d'autostoppeurs est interdit.
- Les passagers ne doivent jamais voyager dans l'espace de chargement ou sur la plateforme des véhicules, y compris les pick-ups, etc.
- Les équipements et matériaux transportés dans le véhicule doivent être solidement attachés pour empêcher tout déplacement.
- Les véhicules doivent respecter toutes les réglementations locales relatives à l'immatriculation et à l'assurance et être en état convenable pour l'usage prévu.
- Les véhicules doivent respecter les protocoles de contrôles techniques conformément aux réglementations légales locales.



- Les véhicules doivent être soumis à un calendrier d'entretien tel que défini par le fournisseur ou le constructeur du véhicule. Les véhicules qui sont dans un état jugé dangereux ne doivent pas être conduits et doivent être mis hors service jusqu'à ce que des réparations soient effectuées. Les carnets d'entretien doivent être mis à la disposition d'Ericsson sur demande.
- Les véhicules ne doivent pas être chargés au-delà de la capacité maximale spécifiée par le constructeur.
- Les risques observés, les presque-accidents et les incidents doivent être signalés dans le système mondial de signalement des incidents (Global Incident Reporting Tool, [GIRT](#)) dans les meilleurs délais afin que les causes profondes puissent être analysées et les actions adéquates définies.
- Les conducteurs et les passagers sont encouragés à faire part de leurs préoccupations dans le GIRT lorsqu'ils sont informés, acteurs ou témoins d'une conduite ou d'un véhicule ne répondant pas aux exigences des présentes Instructions, conformément à la norme Stop Work Authority pour les fournisseurs [1].
- Une inspection préalable à la conduite, permettant de vérifier le bon fonctionnement du véhicule, doit être effectuée conformément à la section 2.2.
- Un Plan de gestion du déplacement doit être mis en place conformément à la Section 2.3.

2 Exigences préalables à la conduite.

2.1 Évaluation des risques

L'évaluation des risques effectuée pour le projet doit inclure les risques liés à la conduite et la sécurité du véhicule. Au minimum, les points suivants doivent être examinés :

- Nécessité de la conduite (c.-à-d., le travail peut-il être effectué de façon virtuelle, ou existe-t-il d'autres modes de transport plus sûrs).
- Les conditions météorologiques (prévisions et risques de conditions extrêmes).
- Conduite pendant les heures d'obscurité.
- Distances quotidiennes moyennes à parcourir.
- État des routes, du terrain, de la circulation prévue.
- État du ou des véhicule(s) et de toutes les fonctions de sécurité.
- Éventuels problèmes de sécurité rencontrés.
- Disponibilité de la couverture du réseau cellulaire.
- Situations d'urgence potentielles et disponibilité des services d'urgence.
- Expérience et qualification des conducteurs.



- Besoin potentiel et disponibilité de solutions d'hébergement pour les déplacements sur plus d'une journée.
- Véhicules privés destinés à être utilisés de manière ponctuelle pour les activités de l'entreprise.
- Autres risques non énumérés ci-dessus, connus ou spécifiques au projet ou au point évalué.

Des mesures de contrôle appropriées doivent être définies conformément aux exigences spécifiées dans la présente Instruction et mises en œuvre afin d'éliminer ou d'atténuer les risques identifiés et de protéger le conducteur, les passagers, le public et toute autre partie concernée.

Si le niveau de risque résiduel après contrôle et atténuation est toujours considéré comme élevé ou très élevé, il doit être transmis au supérieur hiérarchique ou au responsable EHS SME. La conduite n'est pas autorisée si l'évaluation des risques est élevée ou très élevée.

2.2 Inspection préalable à la conduite – Véhicules du projet uniquement.

- Une inspection préalable à la conduite doit être effectuée chaque jour par le conducteur avant le premier trajet de la journée. Les points à contrôler sont les suivants :

Véhicule :

- Ceintures de sécurité pour le conducteur et tous les passagers.
- Phares, feux de stop, clignotants, feux de détresse (toutes les ampoules fonctionnent).
- Avertisseur sonore
- Fenêtres et rétroviseurs (propres, non fissurés).
- Essuie-glaces et liquide lave-glace adéquat.
- Rainures des pneus.
- Roue de secours et kit d'outils pour le changement de roue (si non inclus dans le contrat d'entretien).
- Kit de premiers secours, kit d'urgence (y compris cônes ou triangles d'avertissement), extincteur.
- Traces de fuites.

Conducteur :

- Fatigue du conducteur et problèmes de santé.
- Réglage des rétroviseurs (pour minimiser les angles morts).
- Réglage du siège et du volant (si applicable).

Documentation :

- Date d'expiration du permis de conduire.
- Documentation du véhicule légalement requise (c.-à-d. vignettes, immatriculation, assurance, carnet du constructeur).

Tout défaut constaté lors de l'inspection préalable à la conduite doit être corrigé. La conduite n'est pas autorisée si les défauts représentent un danger imminent pour le conducteur et les passagers.



2.3

Plan de gestion du déplacement – Véhicules du projet uniquement.

Lorsque l'on sait à l'avance qu'un voyage présente un risque non couvert par l'Évaluation des risques (Section 2.1), qui est de nature inhabituelle, extraordinaire ou spécifique à un véhicule, à un conducteur, au transport à utiliser, aux routes à parcourir, à la localisation du site ou à toute autre condition vers et depuis le point de départ, un Plan de gestion du déplacement (Journey Management Plan, JMP) doit être établi avant le début du déplacement et couvrir les trajets aller et retour, afin d'identifier les mesures à prendre pour éliminer ou atténuer ces risques.

Les risques inhabituels ou extraordinaires spécifiques à un déplacement peuvent inclure :

- Un conducteur ou un véhicule nouveau ou différent, non enregistré ou vérifié auparavant.
- Sites extrêmement éloignés (c.-à-d. éloignés des principaux centres de population ou des services d'urgence).
- Longs trajets (c.-à-d. plus de 400 kilomètres (250 miles) ou quatre heures).
- Terrain accidenté.
- Tractage de remorques avec chargement surdimensionné.

Un JMP tient compte des risques spécifiques tels que :

- Santé et état mental du conducteur (ex., stress injustifié, trouble de la concentration et pressions).
- Expérience et performances générales du conducteur.
- Nombre total d'heures de travail, y compris les temps de conduite.
- Conduite pendant les heures d'obscurité.
- Types de routes (c.-à-d. majorité d'autoroute, routes à deux voies, tunnels, ponts, zones en cours de construction, routes non revêtues, nids-de-poule, virages dangereux, pentes raides, etc.)
- Conditions de circulation et état des routes prévisibles ou connues (c.-à-d., piétons sur la route, zones sujettes aux inondations, routes sans accotements, longeant des précipices, présentant des risques de glissement de terrain, nids-de-poule, présence de véhicules lourds sur la route, circulation dense, rues à sens unique, rayons du soleil éblouissants au lever et au coucher du soleil, éclairage public insuffisant ou déficient, absence de feux de signalisation, animaux sur la route, passages à niveau, etc.)
- Conditions météorologiques actuelles et prévues.
- Coordonnées du contact à l'arrivée à destination ou informations de réservation d'hébergement (par ex., noms et numéros de téléphone).
- Zones connues ou potentielles présentant une couverture de téléphonie mobile faible ou inexistante.
- Présence d'installations de repos et de restauration.
- Horaires de repos, lieu et hébergement.
- Dispositions prises pour une hydratation adéquate.
- Poids, hauteur et longueur des équipements et/ou des matériaux à transporter par rapport aux dimensions du véhicule et à l'infrastructure aérienne sur la route (ex., ponts, viaducs, etc.)



- Comment les équipements/matériaux à l'intérieur du véhicule sont-ils attachés pour empêcher tout déplacement ?
- Emplacement des stations-service ou stations de recharge.
- Plan d'urgence incluant, a minima, les numéros d'urgence, les centres médicaux à proximité et leur capacité de gestion des urgences, le détail des équipements de gestion des urgences dans le véhicule et la formation du personnel aux situations d'urgence.
- Voies d'accès vers et autour de la destination.

3 Exigences relatives aux conducteurs.

3.1 Limites de conduite.

Le nombre maximum d'heures de conduite indiqué dans le tableau ci-dessous doit être respecté. Ces limites ne doivent pas être utilisées pour planifier des temps de conduite tendant vers le maximum autorisé à des fins opérationnelles ou d'efficacité.

Évitez de conduire pendant les heures d'obscurité lorsque cela est possible, en particulier après une longue journée de travail nécessitant des efforts physiques ou cognitifs intenses.

	Nombre maximal d'heures de conduite
	• Le temps maximal qu'un conducteur puisse passer au volant pendant une journée de travail doit être limité à 10 heures cumulées. • Si le conducteur doit conduire plus de 10 heures, le trajet doit être réparti sur deux jours (et un hébergement approprié doit être prévu). • Prévoyez de faire des pauses de 15 minutes toutes les 2 heures. • En l'absence d'une aire de repos sécurisée dans un délai de deux heures, arrêtez-vous et reposez-vous dès qu'un endroit propice est disponible. • Les conducteurs doivent être bien reposés avant le premier trajet de leur journée de travail, par exemple, avoir pu dormir huit heures sans interruption.
Temps de conduite maximal	



	• Si le conducteur doit se rendre sur un site distant et effectuer ou superviser des travaux sur le terrain impliquant des activités à haut risque, le trajet aller-retour vers et depuis le site ne doit pas dépasser quatre heures cumulées. • Si le déplacement vers et depuis le lieu de travail doit s'effectuer pendant les heures d'obscurité, tous les efforts doivent être mis en œuvre pour limiter chaque étape du voyage à un maximum de deux heures. • Avant le retour, les conducteurs doivent signaler au supérieur hiérarchique ou au superviseur toute répercussion négative que le travail effectué a pu avoir sur leur état physique, leur santé et leur état mental, susceptible d'affecter leurs performances de conduite et la sécurité.
--	--

3.2 Aptitude à conduire.

Tous les conducteurs doivent être aptes à conduire, ce qui implique qu'ils doivent être bien reposés et vigilants pendant toute la durée du trajet au volant.

Les conducteurs ne doivent pas être sous l'influence de drogues, d'alcool, ou de médicaments en vente libre ou sur ordonnance susceptibles d'avoir un impact sur la conduite. Ils ne doivent pas non plus conduire un véhicule lorsqu'ils se sentent fatigués.

Il est recommandé aux conducteurs d'effectuer une auto-évaluation de leurs dispositions physiques et mentales avant chaque trajet au volant. Cette auto-évaluation doit notamment porter sur les points suivants :

- Santé physique : s'assurer que l'on se sent en bonne forme physique, sans problème de santé susceptible d'altérer la concentration ou d'affecter les performances de sécurité du fait de symptômes ou d'un traitement médical.
- Repos : s'assurer que le conducteur a bénéficié d'un repos et d'un sommeil suffisants avant d'assumer ses fonctions pour rester vigilant(e) et concentré(e).
- Hydratation : s'assurer que le conducteur maintient un bon niveau d'hydratation.
- Ergonomie : attention à la posture du corps et au réglage des sièges afin d'éviter les contraintes physiques inutiles pendant le trajet.
- Bien-être mental : s'assurer que le conducteur se sent calme, mentalement concentré et libre de tout problème de santé susceptible d'altérer la concentration ou d'affecter ses performances du fait de symptômes ou d'un traitement médical.



Les conducteurs doivent informer leur supérieur hiérarchique ou leur superviseur s'ils souffrent d'un problème de santé mentale ou physique (p. ex., stress injustifié, trouble de la concentration et pressions) pouvant avoir un impact sur leurs performances de conduite et convenir ensemble d'actions préventives ou palliatives.

3.3 Information et formation du conducteur.

Tout membre du personnel d'un fournisseur utilisant un véhicule dans le cadre des activités de l'entreprise effectuées pour Ericsson ou pour le compte d'Ericsson, doit recevoir les informations et la formation suivantes :

3.3.1 Information du conducteur.

Suivre une session d'informations pour conducteurs, destinée aux nouveaux employés et/ou conducteurs avant qu'ils n'utilisent un véhicule pour la première fois dans le cadre des activités de l'entreprise.

Les sessions d'information doivent être dispensées par le supérieur hiérarchique du conducteur, son superviseur, le personnel de sécurité ou le responsable de la gestion du parc. Une session d'information pour conducteurs doit couvrir des sujets tels que :

- S'assurer que le conducteur est détenteur d'un permis de conduire en cours de validité, valide pour la catégorie de véhicule qu'il doit conduire.
- « Règles qui sauvent des vies » applicables d'Ericsson
- Exigences relatives à l'Inspection préalable à la conduite et au Plan de gestion du déplacement.
- Exigences relatives à l'aptitude à la conduite.
- Autres exigences pertinentes mentionnées dans la présente Instruction.
- Fonctionnement des commandes du véhicule attribué.
- Règles et dispositions spécifiques locales ou propres au fournisseur en matière de gestion du parc et d'utilisation des véhicules.
- Conséquences pour les conducteurs qui enfreignent le code de la route ou ne respectent pas les exigences des présentes Instructions.
- Quand et comment signaler les incidents dans le système mondial de signalement des incidents d'Ericsson (Global Incident Reporting Tool, [GIRT](#)).

3.3.2 Sensibilisation à la conduite en toute sécurité chez Ericsson.

Complétez chaque année le dernier module en ligne d'Ericsson sur la Conduite sécuritaire :

Rentrez chez vous sain et sauf

3.3.3 Conduite préventive et sécuritaire.

Suivre, au moins une fois tous les deux ans et localement, une formation en présentiel sur la conduite préventive et sécuritaire.



Cette formation doit durer au minimum quatre heures, et il est recommandé qu'elle comprenne à la fois des modules en salle (théorie) et au volant (pratique).

Il est recommandé que les formations de conduite défensive soient dispensées par un organisme de formation reconnu ou agréé au niveau national. Si cela n'est pas possible, la formation peut être dispensée par des membres du personnel d'Ericsson disposant d'une expertise en conduite préventive et de qualifications pour dispenser ces sessions. La formation comprendra un test de connaissances et fournira un certificat de participation.

Remarque : Une formation type sur la conduite préventive consiste en une série de sessions théoriques et pratiques qui ont pour objet d'apprendre à éviter les dangers et/ou à prévenir les incidents de la circulation. Les thèmes principaux généralement abordés lors d'une formation sur la conduite préventive incluent :

- Élargir le champ d'observation du conducteur.
- Contrôle visuel continu.
- Conscience totale de l'environnement.
- Anticipations des actions des autres.
- Planifier à l'avance.
- Actions/réactions opportunes et délibérées.
- Prévention de la fatigue.

3.3.4 Conduite tout-terrain ou en 4x4.

Les conducteurs affectés à une mission impliquant la conduite tout terrain doivent suivre, au moins tous les deux ans, une formation pratique pour maîtriser les compétences de conduite en 4x4, telles que :

- Transmission à quatre roues motrices.
- Techniques de conduite sur différents terrains.
- Techniques de récupération.
- Présentation des différents équipements et outils lors des déplacements en tout-terrain.

3.4 Surveillance des performances de la conduite

Les performances de la conduite doivent être surveillées afin de reconnaître les bonnes performances et pouvoir prendre des mesures pour les domaines d'amélioration ou les points de non-conformité.

3.4.1 Processus de surveillance.

Les performances de conduite par conducteur doivent être compilées et analysées, lorsque la réglementation et la législation en vigueur l'autorisent, sur une base périodique (par ex. mensuelle) et les responsables tels que le supérieur



hiérarchique ou le superviseur direct doit fournir un retour d'information aux conducteurs, en reconnaissant les bonnes performances et en prenant des mesures pour les domaines d'amélioration. La gestion des conséquences s'appliquera si nécessaire.

4 Exigences relatives au véhicule.

4.1 Dispositifs de sécurité du véhicule.

Tous les véhicules utilisés dans le cadre des activités de l'entreprise doivent être conformes à tous les dispositifs de sécurité imposés par les réglementations locales, et au minimum, inclure :

- Un avertisseur sonore (klaxon).
- Des indicateurs de changement de direction (clignotants).
- Des feux de détresse (warning).
- Des essuie-glaces et du lave-glaces adéquats.
- Des rétroviseurs (rétroviseur intérieur et latéraux, du côté du conducteur et du passager).
- Des appuie-têtes pour tous les sièges (réglables ou fixes).
- Des pneus recommandés par le constructeur et en bon état.
- Une roue de secours, une clé en croix et un cric correctement calibré pour le poids du véhicule (si non inclus dans le contrat d'entretien).
- Un système de ventilation adéquat pour éviter la formation de buée sur le pare-brise et toutes les fenêtres.
- Des airbags conducteur et passager en cas de collision frontale (sièges avant).
- Des ceintures de sécurité (trois points) pour chacun des sièges.
- Des feux de jour (si le véhicule n'en est pas équipé, les phares doivent être allumés manuellement par le conducteur)

Les dispositifs de sécurité recommandés pour le véhicule et la conduite incluent :

- Un système de surveillance, également appelé télématique. Ericsson recommande vivement d'utiliser Fleet Master comme solution privilégiée pour les véhicules Ericsson. Le dispositif IVMS/télématique doit :
 - Surveiller différents aspects du comportement du véhicule et du conducteur, notamment le positionnement, la vitesse, les freinages brusques, les accélérations brusques et les collisions.
 - Être installé de telle sorte qu'il ne puisse pas être désactivé ou retiré du véhicule.
 - Permettre une surveillance et un suivi en temps réel.
 - Pouvoir générer des rapports de façon rétroactive pour un trajet donné.
 - Pouvoir générer des rapports de gestion de parc afin d'estimer les émissions et la distance parcourue sur des périodes différentes (jour, semaine, mois).
 - Conserver les enregistrements de conduite pendant 90 jours minimum.
- Du verre de sécurité feuilleté.



- Une alarme de ceinture de sécurité (pour les occupants n'ayant pas attaché leur ceinture de sécurité).
- Des airbags latéraux ou rideaux.
- Un avertisseur de recul (signalant au conducteur la présence d'objets à proximité).
- Une caméra de recul (qui s'allume lorsque la marche arrière est enclenchée).
- Une alerte pression des pneus.
- Un système de freinage antiblocage (ABS).
- Un contrôle électronique de stabilité (ESC).
- Des fonctions/applications de blocage automatique des appels et des messages pendant la conduite (pour les téléphones portables).
- Un dispositif de détection ou une alerte d'attention du conducteur.

Les véhicules doivent être équipés des éléments suivants :

- Kit d'urgence (c.-à-d. cônes ou triangle d'avertissement, lampe de poche, etc.)
- Trousse de premiers secours (contenu conforme aux réglementations locales).
- Extincteur respectant les réglementations locales, mais d'au moins un kilogramme (2 livres), agent ABC poudre chimique sèche, correctement fixé.

Lorsque des écrans de visualisation sont utilisés pour les relevés de couverture radio, ils doivent être installés à l'avant du véhicule et positionnés de manière à ne pas distraire le conducteur.

4.2 Dispositifs de sécurité des véhicules tout-terrain.

Outre les exigences ci-dessus, les véhicules tout-terrain doivent être équipés des dispositifs suivants :

- Barrière mobile déformable pour choc latéral.
- Exigences en matière de choc latéral sur poteau.
- Alarme de recul actionnée par le levier de la boîte de vitesses.
- Films réfléchissants.
- Pour les remorques : films réfléchissants, dispositif de protection anti-encastrement ou pare-chocs arrière, dispositif d'attelage compatible avec le véhicule tracteur.
- Arceau de sécurité intérieur et extérieur.
- Pneus tout-terrains.
- Feux de jour.

4.3 Remorquage, remorques et chargement surdimensionné.

- Le remorquage d'autres véhicules doit toujours être effectué par un service de remorquage/véhicule professionnel.
- S'il est nécessaire de tracter une remorque, les exigences minimales sont indiquées ci-dessous :



- Le véhicule tracteur doit être adapté à l'usage prévu et à la taille de la remorque ou des équipements remorqués.
- Le poids brut d'une remorque ne doit pas dépasser le poids à vide du véhicule tracteur.
- La capacité maximale doit être clairement indiquée sur le châssis de la remorque.
- La remorque et le chargement ne doivent pas dépasser la capacité nominale maximale du dispositif d'attelage.
- Le mécanisme de remorquage (attelage) doit uniquement être installé conformément aux spécifications et à la classification du constructeur du véhicule. L'utilisation de barres et de chaînes est interdite.
- Toutes les remorques tractées doivent disposer d'une chaîne ou d'un câble de sécurité approprié qui doit être attaché(e) pendant le remorquage, en cas de défaillance de l'attelage/du mécanisme de remorquage.
- Vérifier le bon fonctionnement des freins et de l'éclairage de la remorque tractée avant utilisation.
- Les remorques tractées doivent faire l'objet d'une inspection de maintenance annuelle.
- Personne n'est autorisé à voyager dans une remorque ou sur un équipement tracté.
- Les chargements surdimensionnés (dépassant sur les côtés) doivent être conformes aux exigences de la législation locale. Si aucune exigence spécifique n'est stipulée, les directives suivantes doivent être respectées :
 - Toujours fixer un chiffon de couleur vive à l'extrémité la plus extérieure du chargement en porte-à-faux.
 - Les chargements surdimensionnés doivent être équipés d'un panneau de signalisation et les autorités routières compétentes doivent être notifiées avant le début du voyage.
 - Une charge en porte-à-faux à l'avant de la remorque doit être positionnée de manière à s'assurer qu'elle n'entre pas en contact avec l'arrière du véhicule tracteur lorsque celui-ci est braqué en butée.

5 Autres types de véhicules et utilisations professionnelles.

5.1 Motos (véhicules à deux roues).

L'utilisation de motos n'est pas autorisée comme alternative de transport ou de livraison de matériel.

Les véhicules à quatre roues doivent être le seul moyen utilisé pour transporter des personnes vers les sites.

Les véhicules à quatre roues ou plus doivent être le seul moyen utilisé pour le transport et la livraison de matériel sur site, sous réserve qu'ils disposent des équipements appropriés pour le faire en toute sécurité, y compris le volume de la caisse/du coffre ou la surface du plateau, les barres de toit et les moyens de le fixer.



6 Responsabilités.

6.1 Chauffeurs.

Tous les conducteurs doivent comprendre et s'acquitter des responsabilités suivantes :

- Détenir un permis de conduire en cours de validité et notifier sans délai le PICW ou équivalent en cas de suspension ou d'expiration du permis de conduire, ou s'il est annulé par les autorités.
- Conduire uniquement des véhicules correspondant à la catégorie du permis de conduire.
- Participer dans les délais indiqués aux formations des conducteurs assignées.
- Avant de conduire, toujours effectuer une auto-évaluation de son état de santé afin de déterminer son aptitude à conduire et signaler tout problème au PICW ou au supérieur hiérarchique.
- Ne jamais conduire en état de fatigue ou sous l'emprise de l'alcool ou de drogues, y compris les médicaments en vente libre ou sur ordonnance.
- Ne jamais conduire au-delà d'un nombre maximum d'heures dans une journée ou une période de travail (voir la section 3.1 Limites de conduite pour plus de détails). Exprimer son refus et faire remonter le problème au supérieur hiérarchique et/ou au responsable du niveau supérieur (si nécessaire).
- Ne transporter des marchandises ou des matières dangereuses que moyennant une formation et une autorisation spécifique, tout en respectant les exigences réglementaires locales.
- Pendant la conduite, rester concentré(e) et éviter tout comportement et activité pouvant détourner son attention.
- Conduire de façon préventive en étant prêt(e) à gérer toute situation inattendue.
- Respecter le plan de gestion du déplacement et le plan d'urgence.
- Signaler les dysfonctionnements et les incidents du véhicule dans les meilleurs délais.

6.2 Responsable des travaux (PICW) / Chef d'équipe ou équivalent.

Le responsable des travaux doit s'assurer du respect des exigences, définies dans le présent document, entrant dans le cadre de leurs responsabilités avant de déployer tout véhicule et conducteur en service. Il vérifiera notamment les points suivants (liste non exhaustive) :

- Le permis de conduire, la formation et les certificats médicaux d'aptitude au travail du conducteur sont valides.
- L'immatriculation, l'assurance et l'entretien du véhicule sont à jour.



- Tous les véhicules (y compris les remorques et les camions-citernes) sont adaptés à l'usage prévu et sont en état de rouler.
- Les véhicules sont équipés au minimum de tous les dispositifs et équipements de sécurité définis dans cette norme, GPS/Télématique inclus.
- Tous les conducteurs sont aptes au travail au début de leur journée de travail, et ne montre notamment pas de signe de fatigue ou autre problème susceptible d'affecter leur capacité à conduire en toute sécurité. Tout conducteur non apte à conduire est déchargé du service.
- Le comportement du conducteur est surveillé et tout mauvais comportement est porté à l'attention du supérieur hiérarchique qui agira en conséquence.
- L'évaluation des risques et le plan de gestion du déplacement sont effectués et transmis aux conducteurs et à toutes les personnes concernées.
- Tous les incidents sont signalés dans les meilleurs délais, conformément aux exigences d'Ericsson.

6.3 Chefs de projet fournisseurs.

Les responsables doivent s'assurer que, dans leur domaine de responsabilité, les exigences définies dans le présent document sont respectées. Celles-ci incluent, sans s'y limiter :

- Les exigences pertinentes définies dans le présent document sont clairement communiquées à l'ensemble des employés et des fournisseurs.
- L'ensemble des conducteurs répond à toutes les exigences pertinentes définies dans le présent document.
- Tout comportement de conduite insatisfaisant est pris en compte rapidement.
- Les risques de fatigue sont bien gérés et les considérations sont intégrées dans la planification des travaux.
- Les conducteurs participent à l'évaluation des risques et au plan de gestion du déplacement. Ils participent en personne lorsque cela est nécessaire et réalisable.
- Tous les incidents liés à la conduite sont signalés et font l'objet d'une enquête. Les causes sont identifiées et des mesures correctives sont mises en place pour éviter qu'ils ne se reproduisent.
- L'observation des exigences de la présente Instruction est surveillée et des programmes d'amélioration sont planifiés et mis en œuvre.

6.4 Gestionnaire de parc, Coordinateur de parc ou équivalent

- Assurer le respect des exigences définies dans la présente norme et entrant dans le cadre de leur responsabilité, avant de déployer tout véhicule et conducteur en service. Cela inclut, sans s'y limiter :
 - Permis de conduire, formation et certificats médicaux d'aptitude au travail.



- Immatriculation, assurance et maintenance du véhicule à jour.
- Tous les véhicules (y compris les remorques et les camions-citernes) sont adaptés à l'usage prévu et sont en état de rouler.
- Les véhicules sont équipés de tous les dispositifs et équipements de sécurité définis dans les présentes instructions.
- Les conducteurs sont aptes au travail au début de leur journée de travail, et ne montrent notamment pas de signe de fatigue ou autre problème susceptible d'affecter leur capacité à conduire en toute sécurité. Faute de quoi, ils sont déchargés du service.
- Le comportement du conducteur est surveillé et tout comportement non satisfaisant est porté à l'attention du supérieur hiérarchique qui agira en conséquence.
- Tous les incidents sont signalés dans les meilleurs délais, conformément aux exigences d'Ericsson.

7 **Références.**

- [1] Norme, [1/155 01-LZT 138 2381](#), Processus Stop Work Authority pour les fournisseurs

8 **Informations sur les modifications.**

Révision E. Révision complète de l'ensemble du document.