

GESTION PRÉVENTION

Votre conseiller en prévention des risques professionnels

Année 3 - N° 2 - Février 2010

Cher préventeur,



Eric Van Aerde

Saviez-vous qu'aujourd'hui un ouvrier du BTP a statistiquement plus de risques de mourir sur la route que de tomber d'un échafaudage ? C'est pourquoi je

consacre une bonne partie de ce numéro aux véhicules utilitaires légers (VUL). Présents dans la plupart des entreprises, les VUL font partie des équipements de travail oubliés par le code du travail. Ce n'est pas une raison pour les oublier en tant que préventeur !

Autre activité à haut risque qui concerne toutes les entreprises : les opérations de maintenance. Leurs intervenants font face à des risques très divers, fréquemment sous contrainte de temps, face à des ensembles complexes pas toujours conçus pour faciliter l'entretien. Ces interventions se passent parfois dans des espaces confinés non conçus pour être occupés par du personnel, qui se caractérisent par une insuffisance, voire une absence de renouvellement de l'air intérieur entraînant des risques d'asphyxie, d'intoxication, d'incendie et d'explosion.

Face à ces différents risques, nous avons élaboré des check-lists vous permettant de vérifier que vous avez bien pris toutes les mesures de prévention nécessaires. Faites-en usage sans modération.

Sincèrement vôtre.

Eric VAN AERDE
Ingénieur Conseil - IPRP

Faites le point sur la sécurité de vos véhicules utilitaires légers

Bien que majoritairement utilisés dans le cadre professionnel, les véhicules utilitaires légers (VUL) ne sont pas identifiés par le code du travail comme équipement de travail. Ainsi, alors que pour d'autres équipements, la réglementation est extrêmement contraignante (normes détaillées de fabrication, contrôles de conformité, règles d'utilisation, formation du personnel...), rien n'est prévu spécifiquement en ce qui concerne les VUL... Pourtant, dans le cadre de votre prévention générale des risques professionnels, il est essentiel de vous y intéresser de près.

Pour l'Administration, tout véhicule utilitaire n'excédant pas 3,5 tonnes (poids total en charge - PTC) entre dans la catégorie des VUL. Ils peuvent donc être conduits avec un permis B comme une voiture de tourisme.

En France, leur nombre oscille entre 4 et 5 millions d'unités, dont 3 millions sont utilisés dans un cadre professionnel. C'est un parc en plein essor, avec plus de 7 à 8 % de nouvelles immatriculations chaque année.

Mais cette appellation recouvre une grande variété de véhicules parfois très différents. On range sous cette étiquette aussi bien :

- ✓ les petites fourgonnettes de type Kangoo et Berlingo ;
- ✓ les camionnettes et les fourgons, de type Trafic ;
- ✓ et les châssis-cabines, presque des camions, tels les Renault Master, Peugeot Boxer, Iveco Daily.

L'enquête 2005 de la CNAMTS

En 2005, la CNAMTS avait mobilisé les services prévention des CRAM pendant plusieurs semaines pour mieux connaître le parc des véhicules utilitaires légers des entreprises qui figurent au programme de visite habituel de ses agents. L'enquête a porté sur plus de 4 000 véhicules. En voici les résultats essentiels qui vous

permettront de situer le parc de VUL de votre propre entreprise.

1 Conditions générales d'utilisation du véhicule :

- ✓ le risque routier n'est intégré au document unique que dans 50 % des cas ;
- ✓ dans 75 % des cas, il n'existe pas de carnet de suivi du véhicule ;
- ✓ dans 66 % des cas, il n'existe pas de procédure pour remonter les informations sur d'éventuels défauts au responsable sécurité ;
- ✓ le véhicule n'est affecté à un conducteur unique que dans 50 % des cas.

Outre le fait d'intégrer le risque routier au document unique, qui relève du bon sens, on peut penser que la systématisation du carnet de suivi des déplacements et de l'entretien serait une source de progrès important dans la prévention des risques. Elle permettrait une plus grande transparence dans la responsabilité de chacun. Le code de la route considère le conducteur comme le premier responsable de l'état du véhicule dans lequel il a pris place.

2 Équipement du véhicule comme moyen de déplacement :

- ✓ 43 % des véhicules ne possèdent pas d'airbag conducteur ;

Sommaire :

Les bonnes pratiques de prévention du risque routier en 6 points.....	3
Équipements de sécurité des véhicules utilitaires légers.....	3
5 grands principes pour évaluer la qualité de votre document unique.....	4
Opérations de maintenance : notre grille pour analyser et prévenir les risques.....	5
Espaces confinés : des interventions à haut risque.....	6
Les 4 étapes indispensables de la consignation.....	8

ACTUALITÉ

- ✓ 88% des véhicules ne possèdent pas d'airbag passager ;
- ✓ 65% des véhicules ne sont pas équipés d'un dispositif électronique d'aide à la conduite (ABS, ESP...);
- ✓ 98% des véhicules ne disposent pas d'un limiteur ou d'un régulateur de vitesse.

L'écart entre les véhicules utilitaires légers et les véhicules dits de tourisme est très important. Aujourd'hui, ces derniers sont en effet équipés à pratiquement 100% en ce qui concerne l'ABS et les airbags. Cet écart est évidemment moindre pour les véhicules neufs.

3 Équipement du véhicule comme outil de travail :

- ✓ la charge utile du véhicule n'est connue que dans 65% des cas ;
- ✓ dans 80% des cas, il n'existe pas de procédure permettant d'évaluer la charge transportée ;
- ✓ 50% des véhicules ne sont pas équipés d'un dispositif d'arrimage de charge ;
- ✓ 32% des véhicules ne sont pas équipés d'une séparation cabine-zone de chargement ;
- ✓ 60% des véhicules ne sont pas équipés d'un aménagement de fourgon (casiers de rangement, etc.).

La paroi de séparation entre l'habitacle et la zone de chargement est un élément essentiel de sécurité, en particulier pour éviter l'aggravation des conséquences d'un accident par projection des charges sur les passagers lors d'un choc ou d'un freinage d'urgence.

Et vous ?

Pour vous aider à faire un état des lieux de votre parc de VUL et mieux intégrer ce risque dans votre document unique, nous avons préparé à votre intention une check-list d'autodiagnostic. De plus, le meilleur moyen de réduire les risques étant toujours d'agir à la source, je vous propose une série de questions afin de vous aider à élaborer votre cahier des charges lors de l'acquisition d'un VUL.

CHECK-LIST DE DIAGNOSTIC VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER

	Questions	Observations
Suivi du risque	Quel est le kilométrage total parcouru chaque année par l'ensemble des VUL de votre société ?	
	Quel est le kilométrage des divers VUL de votre entreprise ?	
	Quel est l'âge des divers VUL de votre entreprise ?	
	Combien de déclarations ont été transmises aux assurances l'année dernière ?	
	Combien d'accidents du travail sur la route avez-vous déclarés l'an dernier ?	
	Des carnets de suivi et d'entretien des VUL sont-ils mis en place ? Et utilisés ?	
	Des contrôles de sécurité hebdomadaires sont-ils réalisés (pneumatiques, éclairage, freins, niveaux...) ?	
Équipement des véhicules	Les véhicules sont-ils équipés des baudriers et triangles de présignalisation réglementaires ?	
	Les véhicules sont-ils équipés d'une trousse de secours ?	
	Les véhicules sont-ils équipés d'une boîte d'ampoules de rechange ?	
	Les VUL sont-ils équipés d'un extincteur ?	
	Les VUL sont-ils équipés de l'ABS ?	
	Les VUL sont-ils équipés d'un airbag conducteur ?	
	Les VUL sont-ils équipés d'airbag passager ?	
	Les VUL sont-ils équipés de l'EPS ?	
	Les VUL sont-ils équipés de témoin de surcharge ?	
	Les VUL sont-ils équipés de témoin de pression des pneus ?	
	Les VUL sont-ils équipés de rétroviseurs ajustables électriquement ?	
	Les VUL sont-ils équipés d'une cloison de séparation ?	
	Les VUL sont-ils équipés de points d'arrimage ?	
	Les VUL sont-ils équipés de la climatisation ?	
Les VUL sont-ils équipés de régulateur ou de limiteur de vitesse ?		
Les VUL sont-ils équipés de GPS ?		
Mesures de prévention	Les différents conducteurs ont-ils été reconnus médicalement aptes par la médecine du travail ?	
	Les différents conducteurs sont-ils en possession d'un permis de conduire valide ?	
	Les conducteurs ont-ils été formés à la conduite préventive ?	
	Les conducteurs ont-ils été formés au sauvetage secourisme du travail ?	
	Les déplacements sont-ils préparés (itinéraire, temps de parcours, conditions météo) ?	
	Des mesures sont-elles prises pour éviter l'usage du téléphone en conduisant ?	

QUELLE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL ?

Dans le cadre d'un déplacement routier professionnel (mission), le salarié est bien évidemment tenu de respecter le code de la route et engage sa propre responsabilité pénale. Par contre, l'employeur a une obligation de sécurité au regard de ses salariés y compris lors d'un déplacement professionnel. Ceci concerne notamment l'organisation des déplacements, l'état des véhicules mis à disposition, le respect du temps de travail, la formation des salariés, le chargement des véhicules, l'aptitude médicale des conducteurs, la formalisation du risque routier dans le document unique d'évaluation des risques professionnels. Sur tous ces points, la responsabilité tant civile que pénale de l'employeur peut être engagée.

GESTION PRÉVENTION



© 2010 Editions PRAXIS – Reproduction même partielle uniquement avec l'accord de la société éditrice – Abonnement annuel : 290 euros HT.
Gestion Prévention n° 2, février 2010 – Site Internet : www.gestionprevention.fr – Publication mensuelle – Impression : Imprimerie Fidélité Graphique

Dépôt légal à parution – ISSN : 1961-4403 – N° CPPAP : en cours – Publié par les Editions PRAXIS – Siret : 502 883 655 000 16 – RCS Paris – APE : 5811Z
Directrice de la publication : Catherine Douliens – Rédacteur en chef : Eric Van Aerde – Secrétaire de rédaction : Edern Rio.

Service Abonnements : Gestion Prévention – Editions PRAXIS – 88, boulevard de la Villette – 75019 Paris – Courriel : serviceclients@editionspraxis.fr
Tél. : 01 44 59 31 33 – Fax : 01 44 59 91 25 • Service Réponse aux lecteurs : ericvanaerde@editionspraxis.fr

QUESTIONS À SE POSER À L'ACHAT D'UN VUL	
Rubrique	Questions
Conditions d'utilisation	Quel est le nombre maximum de passagers à transporter ?
	Quelle est la nature des parcours ? Porte-à-porte, tournée, allers-retours, longues distances...
	La circulation aura-t-elle lieu essentiellement sur autoroute, sur route, en ville ?
	La circulation aura-t-elle lieu essentiellement de jour ?
	Des conditions météo difficiles sont-elles à prévoir de manière fréquente (circulation en montagne par exemple) ?
	Le VUL doit-il éventuellement tracter une remorque ?
Chargement	Une galerie de toit est-elle à prévoir ?
	Quels seront les produits transportés ? Outillage, matériaux, matériel spécifique (compacteur, marteau piqueur...) ?
	Quelles sont les contraintes de transport ? Fragilité des matériaux transportés, position haut / bas à respecter, inflammabilité, risques d'écoulement ou d'émanation...
	Comment sont conditionnés les produits transportés ? Boîtes, mallettes, vrac, palettes, bouteilles, seaux...
	Quel est le poids estimé ? Outillage, matériaux courants, matériel spécifique...
	Des aménagements spécifiques sont-ils à prévoir ? Casiers, séparations, moyens d'arrimage, moyens de manutention, rampe d'accès, hayon élévateur...
Équipements particuliers	Le risque vol et agression nécessite-t-il des aménagements spécifiques ? Occultation des vitres, serrures de sécurité, alarme...
	Des aménagements particuliers sont-ils nécessaires au regard du code de la route ou de l'environnement ? Gyrophare, signalisations particulières...

Les bonnes pratiques de prévention du risque routier en 6 points

La prévention du risque routier en entreprise passe par la mise en œuvre d'un plan d'action structuré que nous avons résumé à votre attention sous forme de « bonnes pratiques ».

- Évaluez le risque routier.** Le risque routier (trajet, mission) fait partie des risques professionnels et, à ce titre, doit être évalué dans le cadre du document unique. Il conviendra de faire un inventaire exhaustif des déplacements en tenant compte des conditions réelles de conduite, des véhicules utilisés et de leurs caractéristiques et état, des accidents matériels et corporels.
- Évitez ou réduisez le risque.** Recherchez tous les déplacements qui peuvent être supprimés par le recours à des solutions alternatives (visio ou audioconférences, changements d'organisation). Choisissez le mode de déplacement le plus sûr (train ou avion).
- Utilisez des véhicules appropriés et en bon état.** Notamment mettre en place une organisation assurant un bon état des véhicules (carnet de maintenance et prise en compte des dysfonctionnements signalés).
- Organisez les déplacements.** Un déplacement routier se prépare (planification des tournées et prises de rendez-vous tenant compte des distances et temps de conduite).
- Gérez les communications.** Mettez en place des procédures (pauses régulières, renvoi des appels...) évitant d'avoir à téléphoner au volant même avec un kit mains libres.
- Formez les conducteurs.** Il s'agit de mettre en place une formation de perfectionnement à la conduite à adapter aux véhicules utilisés. Vous pouvez éventuellement la coupler avec une formation au secourisme et à l'écoconduite.



ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

Les indispensables

✓ **ABS-EPS** : Les systèmes d'antiblocage des roues et de correction de trajectoire sont absolument indispensables sur un VUL. Sur un VUL, à la différence d'un véhicule de tourisme, les masses transportées et leur répartition varient considérablement entre le moment où il roule à vide et celui où il est en pleine charge. Le centre de gravité peut varier de façon importante en fonction du type et de la répartition du chargement, modifiant considérablement le comportement au freinage et la tenue de route du véhicule. **Si l'ABS-EPS est utile pour une voiture, il est indispensable pour un VUL.**

✓ **Airbags conducteur et passager** : Ils sont indispensables sur les petits utilitaires comme sur les gros fourgons pour lesquels le besoin de protection en cas de choc frontal est très important.

✓ **Indicateurs de charge** : Beaucoup d'utilisateurs de VUL chargent les véhicules en fonction du volume disponible et non de la masse transportée et génèrent ainsi un risque de surcharge involontaire. Or, le chargement d'un véhicule a un impact important sur sa tenue de route et sa capacité de freinage. Par ailleurs, une surcharge est un facteur important d'usure prématurée du véhicule.

✓ **Aménagement adapté, cloison de séparation pleine répondant à la norme ISO 27956 et points d'arrimage** : À 50 km/h, au moment d'un choc, une caisse à outils de 30 kg devient un projectile de plus d'une tonne !

Les plus de la sécurité

✓ **Système embarqué de contrôle de la pression des pneus** : Les statistiques montrent que sur autoroute, l'éclatement des pneumatiques sur l'essieu arrière des VUL chargés est 3 fois plus fréquent que sur les véhicules particuliers. Un contrôle régulier de la pression des pneus est indispensable.

✓ **GPS avec assistance vocale** : Évite les distractions provoquées par la recherche de l'itinéraire.

✓ **Rétroviseurs électriques grand angle** : Particulièrement indispensables lors des manœuvres.

✓ **Régulateur de vitesse** : Facilite une conduite économique et régulière.

✓ **Boîte de vitesse automatique** : Réduit la fatigue et le stress en ville et dans les embouteillages.

✓ **Climatisation** : Limite la fatigue et réduit l'embauchage.