

COMITE DE PILOTAGE POUR LA PREVENTION DU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Pour un VUL plus sûr

En 2006, 5,5 millions de véhicules utilitaires légers étaient en service (enquête MEEDDAT2008) et le parc de véhicules des professionnels ne cesse d'augmenter. Ces camionnettes parcourent 77 milliards de km par an et l'âge moyen de ces véhicules reste très élevé (6,3 ans). D'où une usure importante, et un risque routier aggravé pour les salariés : pour 1 accident impliquant un véhicule particulier il y a 1,4 victime, alors qu'il y en a 3,3 quand une camionnette est impliquée et ce rapport est en forte augmentation par rapport à 2002, (2,5).

Administrativement, un véhicule utilitaire léger ou camionnette répond à l'article R-311-1 du Code de la route, c-à-d un véhicule à moteur d'au moins quatre roues, destiné au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes.

Certains types de matériels (chariots automoteurs, engins de chantier) sont soumis pour une utilisation professionnelle à des règles du Code du travail. Les véhicules de plus de 3,5 tonnes sont régis par des règles établies par le ministère des transports. Ainsi l'utilisation du VUL dans le cadre professionnel est régie par le Code de la route en tant que véhicule terrestre à moteur au même titre que les autres et il n'est jamais mentionné dans le Code du travail. Ce véhicule ne dispose d'aucun statut particulier.

Le groupe commun de concertation ; Mission et fonctionnement

Placé sous l'égide du Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, le Groupe commun de concertation VUL est un espace de débats et d'échanges, chargé de mettre en relation les différents acteurs et d'agir de façon concertée pour une meilleure sécurité des VUL.

Son objectif est donc de :

- Développer les propositions du Livre blanc,
- intégrer l'exigence de sécurité dans les textes réglementaires, normatifs ou de bonnes pratiques
- tenir compte de la spécificité des métiers et des secteurs professionnels,
- s'assurer que les préconisations couvrent le choix ou la spécification à l'usage du VUL dans un cadre professionnel.

Il est constitué des membres du COPIL (régimes de sécurité sociale - CNAMTS, MSA, CNRACL, RSI - ministères concernés -Travail, Transports -, DSCR, instituts de recherche.), représentants des utilisateurs et associations, fédérations professionnelles dans les

secteurs utilisant des VUL, entreprises exploitant des flottes de VUL, organismes de préventeurs, assureurs, principaux loueurs, aménageurs, carrossiers, constructeurs et leurs organismes fédérateurs.

Le GCC VUL a réuni durant l'année 2008 plusieurs groupes de travail.

Trois groupes thématiques:

- **un groupe « technique » ;**
- **un groupe « réglementation »,**
- **un groupe « usage professionnel »,.**

Trois groupes transversaux:

- **Le VUL comme équipement de travail :**
- **L'usage du VUL dans les activités de transport pour compte d'autrui,**
- **Cahier des charges d'achat d'un VUL et bonnes pratiques pour son usage**



Qui utilise les VUL ?

L'usage privé

De nombreux particuliers ont recours, par la location ponctuelle, à des VUL pour des besoins privés. Cet usage est amplifié par la location courte durée utilisée par certaines entreprises, profitant des failles de la réglementation et de l'absence de statut du VUL.

Ces véhicules sont souvent des fourgons, dépourvus de tout aménagement et de systèmes de retenue des charges, des outils, des matériaux embarqués. Aucune compétence particulière n'est demandée au locataire qui peut disposer sans délai ni préparation à la conduite d'un véhicule de gabarit, de poids et de caractéristiques parfois très éloignés de ceux de sa voiture particulière habituelle.

Or, des risques existent, inhérents à la nature même du véhicule utilitaire et à sa conduite spécifique.

Il est souhaitable d'étendre certaines des préconisations formulées par le GCC VUL, à la location à titre privé et à tous conducteurs et passagers, quel que soit leur statut. (Dotation d'origine en équipements de sécurité, obligations d'un contrôle technique renforcé et des compétences nécessaires à la conduite).

Le GCC propose que les loueurs à clients privés soient tenus de réaliser une mise en mains préalable du VUL.

L'action « pour un VUL plus sûr »

2001 : rapport SAADIA (IGTT) « connaissance des accidents routiers du travail, dont les VUL »

2002 : le CISR reprend des propositions du rapport SAADIA.

2005 : la CNAMTS mène une enquête de terrain sur 7000 VUL.

2006 : le Comité de pilotage organise une table ronde

2007 : Publication du Livre blanc.

Février 2008 : le CISR rappelle la mission du Comité de pilotage et demande d'explorer la possibilité de « définir comme acte de travail la conduite pendant un déplacement professionnel et de considérer comme un équipement de travail un véhicule utilisé dans le cadre d'un usage professionnel ».

2008 : travail du Groupe commun de concertation

2009 : remise du rapport final.

L'usage professionnel

Les exigences d'utilisation d'un VUL dans le cadre professionnel ont été classées en plusieurs catégories : choisir, adapter et utiliser, maintenir.

- **Le choix** : adapter la première monte pneumatique aux spécificités de l'utilisation envisagée, s'assurer de la valeur de la charge utile réelle du modèle sélectionné, ajouter un témoin de surcharge homologué et enfin s'assurer de la présence d'origine des équipements de sécurité suivants : ABS/AFU, ESP/ESC + LAC (Load Adaptive Control), Airbags, LVV, Témoin de pression des pneumatiques (TPMS); Cloison de séparation entre l'habitacle et la zone de chargement et points d'ancrage conformes à la norme ISO 27956. (La transposition NF de la norme ISO sera publiée courant mai 2009;) systèmes d'arrimage avec points de fixation latéraux répertoriés pour installer des aménagements complémentaires et arrimer les charges transportées.
- **L'adaptation** : étudier la compatibilité technique d'un aménagement et des systèmes de retenue de charges avec les caractéristiques du véhicule choisi, faire réaliser par un professionnel cet aménagement en basant les tests sur la loi fournie dans le règlement ECE-R17, pertinent en cas de freinage d'urgence, connaître la charge utile résiduelle. pour le constructeur, c'est mettre systématiquement à disposition de l'aménageur les caractéristiques nécessaires aux travaux d'aménagement,
- **L'utilisation** : pour l'entreprise, définir les règles de mise à disposition du véhicule et les compétences nécessaires dans le cadre du métier. C-à-d connaître précisément le poids total du véhicule pour éviter la surcharge; disposer d'un carnet de suivi clarifiant les responsabilités du conducteur et de l'employeur. élaborer un référentiel de compétences, s'assurer de la prise en compte de l'activité de conduite par le médecin du travail délivrant le certificat médical d'aptitude au poste.
- **La maintenance** : définir les règles nécessaires à l'utilisation d'un véhicule en bon état, les procédures de maintenance et de vérification avec le contrôle technique réglementaire et le carnet de suivi (prescriptions d'entretien courant et périodique, contrôles à effectuer et compétences associées, nature, contenu et périodicité de ces contrôles,).



Quelles propositions pour progresser ?

Le Groupe de concertation a proposé des approches pour répondre aux problèmes de sécurité des VUL qui mettent en jeu la responsabilité de l'employeur et celle du salarié.

- **Commercialisation.** Les caractéristiques techniques très performantes de ces véhicules permettent aux constructeurs de les homologuer, comme VUL ou comme VI. Leur exploitation en tant que VUL induit un dépassement de la charge utile autorisée puisque l'utilisateur, après montage spécifiques et aménagement de la zone de chargement, ne dispose plus de la charge utile indispensable.
- **Charge utile réelle disponible.** Elle devrait, pour chaque véhicule commercialisé, être clairement indiquée sur le certificat d'immatriculation et être obligatoirement corrigée en fonction des aménagements effectués en post montage. La coopération entre les constructeurs et les aménageurs doit être renforcée et les informations telles que le poids à vide et les points d'ancrage, fournies à minima aux aménageurs professionnels.
- **Témoin de surcharge.** Le développement de cet équipement doit être accéléré et dès l'homologation technique effective, les constructeurs devraient en équiper d'origine leur production.
- **Le permis B** est trop limité pour conduire une camionnette. Le GCC VUL a évoqué les compétences souhaitables pour des conducteurs, ainsi que leur modalité de mise en œuvre et d'évaluation dans l'entreprise.
- **Conditions d'utilisation dans le transport pour compte d'autrui.** Ce secteur en plein développement utilise des VUL en remplacement des PL parce que la réglementation existante est moins contraignante que celle des PL. (Pas de temps de conduite, de repos réglementés, de permis de conduire spécifique, d'examen médical particulier, de référentiel de compétences, aucune limitation de circulation dans les centres urbains, pas de chronotachygraphe, pas de révision obligatoire ni de contrôle technique annuel). Pour lutter contre cet exercice illégal du transport léger qui représente un important facteur de risques routiers, le GCC VUL recommande un contrôle des véhicules utilisés, le respect des conditions d'inscription au registre des transporteurs, la prise en compte des capacités professionnelles des employeurs, comme des salariés et un guide des bonnes pratiques

Quels avantages ou inconvénients pour un VUL, équipement de travail ?

La reconnaissance du VUL comme équipement de travail permettrait d'appliquer les règles d'utilisation des équipements de travail, aménagement, entretien ou formation des salariés exposés à des risques d'accidents routiers du travail. La proposition du GCC VUL est de concevoir un socle réglementaire, avec création d'une section au sein du Code du travail dans le chapitre III, « mesures d'organisation et conditions d'utilisation des équipements de travail », d'une section XI, « dispositions particulières applicables aux véhicules ».

Un tel socle réglementaire devrait traiter de :

- l'organisation du travail, dans un objectif de prévention des risques routiers ;
- la mise à disposition des travailleurs/conducteurs de véhicules adaptés à l'exécution du travail en sécurité, aussi bien au niveau de leurs caractéristiques techniques qu'au niveau de leur état de fonctionnement ;
- la formation particulière des travailleurs/conducteurs pour la conduite en sécurité, dans le cadre du travail.

Sans attendre une décision de la Communauté européenne, le GCC VUL propose aux Pouvoirs Publics de légiférer par un décret relatif aux règles d'utilisation des VUL, à ajouter au Code du travail français. Ce texte prévoirait la mise à disposition par l'employeur d'un VUL doté des équipements indispensables à une utilisation dans des conditions répondant aux critères d'ergonomie, de santé et de sécurité des travailleurs.

- **Avantages.** Pour le travailleur, pour l'employeur, pour les constructeurs, les aménageurs et plus généralement toutes les parties concernées : simplification des procédures, délimitation des responsabilités, définition commune à tous les constructeurs des niveaux d'équipement requis, mise en service plus rapide d'un parc roulant français plus sûr.
- **Inconvénients.** Des réserves ont été émises par des membres du Groupe: qualification des temps de conduite, capacité des salariés à utiliser en toute sécurité les VUL pour leurs missions, partage des responsabilités chef d'entreprise/conducteur, possible entrave aux échanges communautaires en raison de la présence obligatoire de certains équipements de sécurité à bord des VUL immatriculés en France.



Prévenir le risque routier professionnel

Quelle mise en œuvre pour une sécurité garantie ?

Le GCC a déterminé pour chacune des exigences celles qui pourraient relever, du niveau communautaire concernant les procédures d'homologation et les différences de traitement entre VP et VUL, du Code de la route pour l'usage du VUL sur le domaine public, du Code du travail en ce qui concerne les spécificités liées à l'usage professionnel, et enfin des bonnes pratiques reconnues par les partenaires sociaux sous forme de préconisations générales.

Le GCC préconise de retenir le niveau garantissant la plus grande efficacité de mise en œuvre.

▪ **Niveau communautaire.** Le GCC VUL demande l'imposition des équipements de sécurité suivants sur les véhicules neufs proposés à la vente : ABS/AFU, ESP/ESC – LAC, Airbags et/ou systèmes de protection conducteur et passager, LVV, TPMS, Cloison de séparation et systèmes d'arrimage des charges en conformité avec la norme ISO, Témoin de surcharge (dès que sa mise au point et son homologation seront effectives). En cas d'évolution des critères d'homologation des VP ou d'harmonisation des règlements nationaux, particulièrement pour le contrôle technique, le GCC VUL recommande aux Pouvoirs Publics de s'assurer que le VUL soit intégré dans les décisions communautaires.

▪ **Niveau du Code de la route.** Le GCC VUL demande l'intégration dans le Code d'un contrôle technique pour les VUL, l'inscription sur le certificat d'immatriculation d'une charge utile correspondant à l'écart réel entre le PTAC et le poids exact du véhicule et l'intégration pour l'obtention du permis B, des aspects particuliers liés à l'utilisation des VUL. Le GCC VUL propose de fixer la fréquence du contrôle technique réglementaire à un an et souhaite que soient intégrés dans la liste des points de vérification réglementaire, les pneumatiques, les éléments de liaison au sol, la cloison de séparation et les points d'ancrage.

▪ **Niveau du Code du travail.** Le GCC VUL préconise d'intégrer dans le Code du travail un dispositif sur le principe du décret « mobilité levage » imposant les mesures suivantes : obligation d'un carnet de suivi (contenu à définir en fonction du contrôle technique), autorisation de conduite liée à un référentiel de compétences, reconnaissance et validation de l'acquisition de ces compétences par l'entreprise, prescriptions d'usage spécifiques au métier et à l'environnement de travail, aptitude médicale délivrée par le médecin du travail incluant l'activité de conduite. D'autre part Le GCC VUL préconise l'inscription soit dans le cadre réglementaire défini au 6.3.1, soit dans le cadre des bonnes pratiques, des outils d'aide à la conduite et de maintien de la vigilance ou d'aide à la gestion des flottes jugés importants dans le cadre professionnel. Il s'agit des éléments suivants, constitutifs d'une « boîte noire » : outils de remontée d'informations techniques relatives au dysfonctionnement de certains organes, collecte d'informations issues du CANBUS (éco conduite), collecte d'informations en cas d'accident,

systèmes de détection de changement de file, d'endormissement du conducteur.

▪ **Niveau des bonnes pratiques.** Reconnues par les partenaires sociaux, elles s'appliquent au sein des branches professionnelles volontaires et concernent la mise en œuvre d'exigences déjà identifiées mais éventuellement non retenues dans les niveaux souhaités, des mesures complémentaires qui s'appuieront sur le résultat des travaux déjà engagés par certains membres du GCC VUL

La voie réglementaire

La mise en œuvre de ces exigences au plus haut niveau (directive européenne) garantit un traitement identique des obligations, des responsabilités, des règlements communs et impose à tous les mêmes conditions de concurrence technique, commerciale, économique et sociale.

Les travaux en cours concernent le contrôle technique, sa fréquence et son contenu, les niveaux minima d'équipement nécessaires à l'homologation communautaire des véhicules de catégorie M1 et N1.

Les avancées obtenues par le GCC VUL peuvent enrichir le « Comité pour l'adaptation au progrès technique de la directive relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques » et les membres du Comité de pilotage peuvent, en tant qu'experts apporter le regard du préventeur au représentant français.

Le traitement au niveau européen concernant les critères d'homologation s'inscrit dans un processus long et ne garantit pas la prise en compte en final de l'intégralité des exigences définies par le GCC VUL. C'est pourquoi la proposition consistant à reconnaître le VUL comme équipement de travail au sens de directive 89/655, est essentielle. Sa mise en œuvre permettrait d'atteindre les objectifs de prévention dans un délai raisonnable et d'apporter une réponse concrète aux obligations réglementaires du chef d'entreprise en matière de prévention des risques professionnels.



L'engagement immédiat de tous

Le GCC VUL a proposé de rédiger en collaboration avec le BGF, un document de référence sur la sécurité et la sinistralité des VUL. Ce document, pourrait bénéficier d'une reconnaissance européenne renforçant sa crédibilité et son impact. Il contribuerait à préciser la nécessité et le contenu de l'action à entreprendre au niveau communautaire et à faire plus largement connaître les travaux du GCC VUL.

D'ores et déjà les préventeurs et les autres acteurs se mobilisent.

Les préventeurs agissent sans attendre

Le constat réalisé par le GCC VUL impose de traiter sans attendre les situations de risques existantes.

Tous les acteurs peuvent mettre en place le plus rapidement possible des initiatives de prévention en faveur d'un VUL plus sûr. Le Groupe souhaite que des expériences soient menées sur le terrain des mesures préconisées par le GCC VUL, sur la base du volontariat, par des entreprises gestionnaires de flottes importantes de VUL qui s'inquiètent, à juste titre, du risque juridique qui les menace si les responsabilités ne sont pas clairement définies entre salariés et employeurs. L'approche prévention proposée par le Groupe de concertation concerne le guide de sélection, le carnet de suivi, le référentiel de compétences.

Les travaux déjà engagés entre la CNAMTS, l'INRS et les représentants des CRAM concrétisent cette démarche et seront disponibles dans le courant de l'année : un guide de sélection des véhicules et de recensement des problématiques de sécurité ; un carnet de suivi type, un référentiel de compétences à l'usage du VUL.

Conscientes des enjeux, des entreprises agissent déjà La Poste, l'entreprise Colas, Bosch, Arval, ...

Et les autres acteurs ?

Beaucoup d'entreprises ont fait le choix d'investir dans la sécurité. Pour tous les acteurs, c'est un encouragement à pousser la mise en œuvre d'une politique audacieuse en faveur d'un VUL plus sûr.

- **Les entreprises utilisatrices de VUL**, pourraient mettre en œuvre une démarche de prévention en conformité avec les préconisations de ce rapport (critères de choix du VUL et d'aménagement en fonction du métier, mise en place d'un carnet de suivi, reconnaissance des compétences).
- **Les aménageurs et carrossiers**, pourraient proposer des aménagements sûrs éventuellement validés par des crash-tests ; informer de la charge utile réelle après aménagement ; contacter avec les constructeurs la compatibilité technique de l'aménagement avec les caractéristiques d'origine du véhicule.

- **Les loueurs**, pourraient promouvoir dans les offres à leurs clients les préconisations du GCC VUL (systématisation des équipements de sécurité, l'accompagnement du véhicule par carnet de suivi, présence de systèmes d'aide à la conduite, adoption de systèmes d'aide à la gestion des flottes).
- **Les constructeurs**, pourraient promouvoir une offre incitative sur les équipements de sécurité, former leurs forces de vente sur ce thème, informer les décisionnaires, en liaison avec les fédérations professionnelles, les équipementiers, les préventeurs et les formateurs, mais aussi avec les régimes sociaux, communiquer et mettre à la disposition des aménageurs et des carrossiers les éléments techniques nécessaires aux aménagements.
- **Les préventeurs et les organismes de formation**, pourraient accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des préconisations, construire une offre à destination des entreprises répondant aux préconisations de GCC VUL et enfin généraliser le dispositif d'accès au permis de conduire par la conduite accompagnée sur un VUL pour les jeunes en apprentissage professionnel, du type « AJC PRO »

