

## ■ Rencontre avec p-2

Cécile Petit,  
Déléguee interministérielle  
à la sécurité routière.

## ■ Avis d'expert p-4

Éric Felten,  
Chef du projet risque routier  
de l'INRS.

## ■ Côté partenaires p-6

Gilles Évrard,  
Directeur des risques  
professionnels, CNAMTS

## ■ La parole à p-8

Jean-Paul Rivallain,  
secrétaire de CHSCT,  
Veolia eau.

## ■ Regard international p-10

Christian Börner,  
BGF, Hambourg.

## ■ Actualités INRS p-12

Nouveau guide d'évaluation  
du risque routier en entreprise.  
Crash-test VUL



© Yves Cousson / INRS

## Le risque routier en entreprise

*En France, les accidents de la route sont la première cause d'accidents mortels au travail. Aujourd'hui, la société ne tolère plus le risque routier, ce dernier est également devenu inacceptable dans l'entreprise.*

*Les efforts de sensibilisation, mais surtout le renforcement de la répression ont permis une baisse significative de la sinistralité avec comme levier la modification des comportements. Les préventeurs axent aujourd'hui leurs actions sur d'autres facteurs spécifiques à l'environnement professionnel, qui doivent permettre de franchir un nouveau palier dans la prévention du risque routier en entreprise. Par exemple, un effort important est fait pour améliorer les équipements des véhicules utilitaires légers qui sont des outils de travail quotidiens pour de très nombreux salariés et dont l'encadrement réglementaire et normatif n'apporte pas toutes les garanties en termes de sécurité. Mais surtout, une approche organisationnelle doit s'ajouter aux actions visant à l'amélioration des comportements individuels. Car, en matière de prévention, les mesures collectives et organisationnelles permettent une maîtrise durable et le risque routier n'échappe pas à la règle.*



*Après la table ronde de septembre 2006, qui a rassemblé tous les acteurs concernés sur le risque routier professionnel, et avant la parution d'un livre blanc, **Réalité prévention** fait le point sur un fléau responsable de 28,5 % des accidents mortels du travail en 2005 (hors trajets domicile-travail). Ce numéro est également l'occasion de donner la parole à la toute nouvelle déléguée interministérielle à la sécurité routière, Cécile Petit.*

Stéphane Vaxelaire  
Directeur de la rédaction



**Cécile Petit**

**Cécile Petit,**  
Déléguée interministérielle  
à la sécurité routière.

**Quel regard portez-vous sur l'évolution des statistiques du risque routier ? La part des accidents liés à une activité professionnelle vous paraît-elle importante ?**

La politique de lutte contre la violence routière menée depuis quatre ans (plus de 8 000 vies sauvées et 100 000 blessés évités) explique la baisse du nombre des accidents de la route en milieu professionnel. Et on ne peut qu'être satisfait de constater que le recul du risque routier professionnel est au moins égal à la baisse générale de l'accidentologie routière de ces dernières années. Les entreprises ont des moyens d'agir dans ce domaine et de développer des actions de sensibilisation auprès des salariés. D'ailleurs c'est le risque en mission qui a le plus reculé (- 51 % en 4 ans), avec une diminution plus importante que la moyenne (- 35 % en 4 ans).

“

**L'ENTREPRISE EST UN LIEU IDÉAL  
POUR DÉVELOPPER LA PRÉVENTION**

”

Concernant les accidents de trajet domicile-travail, la baisse est moins importante (- 32,5 %), ce qui confirme que l'accident le plus fréquent, celui qui est le plus difficile à combattre, est celui qui survient lors de trajets quotidiens. Il faut rappeler que 80 % des accidents de la route ont lieu dans le département du conducteur. Cela s'explique par un sentiment d'invulnérabilité sur les trajets quotidiens, le risque d'accident n'étant pas présent dans l'esprit du conducteur.

**Aujourd'hui, la prise en compte du risque routier en entreprise vous paraît-elle satisfaisante ?**

La situation n'est pas pleinement satisfaisante, mais on constate une mobilisation croissante. En quatre ans, la prise de conscience s'est faite et un grand nombre d'acteurs se sont engagés sur ce dossier, à l'exemple de l'INRS qui a réalisé

des films sur le risque routier professionnel dont on peut signaler la qualité. Au niveau des entreprises, si le risque routier est de plus en plus abordé dans le document unique, on constate tout de même un certain nombre de freins. Il faut donc mettre un « bémol », car il y a encore une ignorance, parfois une négation, qui font que le risque routier n'est pas toujours pris en compte comme risque professionnel en tant que tel. L'acte de conduite est encore trop perçu comme une parenthèse dans l'activité du salarié, une parcelle de liberté qui ne concerne que lui. Les interventions de l'entreprise sur ce champ sont parfois perçues comme intrusives et le sujet est parfois difficile à aborder avec les partenaires sociaux. On peut donc constater une tendance à laisser de côté ce sujet, pour des raisons de confort. En plus, la question du risque routier et de sa prévention peut toucher à des sujets sensibles pour l'entreprise, la question des équipements des véhicules peut avoir des incidences en termes de coûts, le sujet amène également à traiter de la question de l'alcool dont on sait qu'elle n'est pas simple à aborder. Sans compter que certains objectifs de l'entreprise peuvent être en contradiction avec une bonne prise en compte du risque routier, notamment sur la gestion des communications avec les salariés en déplacements ou sur l'optimisation des temps.



© Serge Morillon/INRS



On constate également une grande disparité entre entreprises, la prévention du risque routier est beaucoup plus avancée dans les grandes entreprises, surtout celles qui ont une culture du risque comme les entreprises pétrolières ou un enjeu d'image important en raison de leur activité – constructeurs automobiles ou alcooliers. Les PME et TPE qui sont les plus exposées sont beaucoup plus difficiles à toucher et sont les plus démunies. Car la prévention du risque routier est une affaire de professionnels, or en France, chaque conducteur s'estime expert et a son point de vue sur la question. Il existe des structures compétentes comme le Groupement des préventeurs du risque routier (GP2R), il ne faut pas hésiter à les solliciter. Les entreprises qui s'engagent dans une politique de prévention au travers de leur document unique sont souvent surprises par les implications des actions à mener, qui nécessitent souvent des changements importants d'organisation au sein de l'entreprise.

Notre expérience montre qu'un des éléments clé pour mener

une politique efficace de lutte contre le risque routier en entreprise est l'engagement de la direction. En quatre ans, nous avons signé 25 chartes avec des grandes entreprises, pour les aider, les encourager et valider leur démarche de prévention. Lorsque c'est le directeur général qui signe et qu'il appuie cette politique en interne, les conditions sont nettement plus favorables.

**La baisse de la sinistralité constatée ces dernières années est en train de se ralentir, quelles solutions envisager pour franchir le palier que nous risquons d'atteindre ?**

L'entreprise est un lieu idéal pour développer la prévention sur le terrain. Elle dispose de moyens pour agir, elle gère sa propre flotte de véhicules et c'est un lieu de formation, autant d'atouts qui peuvent permettre de mener des actions efficaces. Le programme du comité de pilotage national pour la prévention du risque routier des salariés créé en mars 2001 prévoit, pour les années à venir, des groupes de travail sur les thématiques stratégiques

du risque routier professionnel : la gestion des déplacements, la gestion du parc de véhicule, la gestion des communications mobiles et la gestion des com-

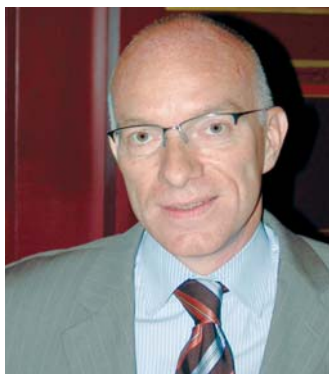
pétences. Sur ce dernier point, nous allons expérimenter des formations post permis avec des entreprises volontaires. Des travaux vont également être menés avec les opérateurs et des entreprises utilisatrices, sur l'organisation des communications mobiles. Le risque d'accident de trajet fera aussi l'objet d'un travail impliquant notamment les collectivités locales par l'intermédiaire de la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL). L'élargissement du Comité de pilotage que nous avons mis en place pour prévenir le risque routier professionnel en lien avec la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) devrait nous permettre de développer des actions concertées et efficaces. ■

**SUR LA ROUTE POUR LE TRAVAIL...**

**Ne partez plus à l'aveuglette !**

**... Préparez vos déplacements !**

INRS Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents de travail et des maladies professionnelles - 30 rue de Valenciennes 75013 Paris Cedex 19 - 01 40 46 10 00 - 01 40 46 10 01



Eric Felten

Eric Felten,  
chef de projet risque routier  
à l'INRS.

## “ VERS UN MANAGEMENT DU RISQUE ROUTIER DANS L'ENTREPRISE ”

### La route au centre de toutes les attentions

Selon les statistiques de la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS) pour l'année 2005, 28,5 % des accidents mortels du travail (voir tableau) se sont produits sur la route. Si l'on tient compte des accidents occasionnés sur les trajets travail-domicile, ce pourcentage atteint 57 %. La route reste largement la première cause d'accidents mortels du travail. Et même si ces chiffres tendent à s'infléchir depuis quelques années sous l'effet combiné des différentes politiques publiques de Sécurité routière et de la prise en compte croissante du risque routier par les entreprises dans l'évaluation de leurs risques, il n'est plus acceptable aujourd'hui pour un salarié de perdre la vie au volant, voire même d'être blessé, à l'occasion de son activité professionnelle.

### Identifier le risque routier, engager un plan d'action

La nouvelle composition du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel et la richesse du prochain programme d'action (2006-2009) témoignent de la volonté commune d'avancer. Au sein de ce dispositif, l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS) intervient à la fois comme un véritable centre d'expertise institutionnel du risque routier et comme un architecte des principes d'action en matière de prévention du risque routier dans l'entreprise. L'entreprise est le centre de gravité décisionnelle de toute politique volontariste en matière de prévention du risque routier professionnel : le chef d'entreprise en est un acteur essentiel. Il existe aujourd'hui une véritable méthodologie qui permet d'aider et d'accompagner les

entreprises dans leur souhait de mieux identifier leurs risques et de les traiter. L'objectif recherché vise toujours la planification d'actions appropriées pour des effets visibles et durables.

### Les « 4 managements » du risque routier en entreprise

Ainsi, l'INRS vient de publier un *Guide d'évaluation du risque routier professionnel* (voir page 12). On y retrouve la déclinaison des « 4 managements » du risque routier qui sont devenus la clé de voûte de la démarche institutionnelle d'identification et de traitement de ce risque dans l'entreprise :

- **management des déplacements** : la gestion et la programmation globale des déplacements par l'entreprise (dans le temps, la durée...) est un des points clefs de la réduction du risque routier. Tout déplacement se prépare depuis l'entreprise, et non au dernier moment sur la route. Il est nécessaire d'organiser au sein même de l'entreprise la prise des rendez-vous, la planification des tournées, le choix des itinéraires, l'appréciation des distances parcourues, le respect des temps de pause, la gestion des urgences et des retards...

- **management des véhicules** : le véhicule d'entreprise est un moyen de transport à usage professionnel qui circule sur le domaine public (lieu où s'appli-

	2002	2003	2004	2005
Nombre d'accidents routiers en mission	24 384	21 433	21 964	22 292
Accidents mortels	254	201	159	134
Nombre d'accidents routiers en trajet domicile-travail	61 239	54 044	51 939	54 568
Accidents mortels	549	463	448	389
Total des accidents routiers assurés par la branche AT/MP	85 623	75 477	73 903	76 860
Accidents mortels	803	664	607	523

Source : CNAMTS/DRP

Les accidents routiers assurés ayant fait l'objet d'une prise en charge au titre de l'assurance des accidents du travail du régime général de la Sécurité sociale.



que pleinement le code de la route) mais où le chef d'entreprise conserve sa responsabilité d'assurer à ses salariés des conditions optimales de travail en sécurité (Code du travail). Le véhicule choisi doit donc être adapté à la fois au type de déplacement et à la mission à réaliser : déplacements courts, transports de personnes, de matériel ou de fret. Acheteurs et opérationnels doivent se connaître et communiquer. Enfin, une parfaite traçabilité de l'état et de l'entretien des véhicules doit être formalisée par l'entreprise de façon à planifier les actions de maintenance et permettre au conducteur de rouler en sécurité.

**- management des communications mobiles :** l'utilisation du téléphone portable s'est généralisée et accompagne plus de 30 millions de personnes en France dans toutes leurs activités professionnelles, où qu'elles se trouvent. Le téléphone mobile est devenu tellement familier que l'entreprise se doit d'en organiser l'utilisation dans le cadre professionnel, notamment sur la route. Il est nécessaire d'instaurer un protocole de communication qui permette aux salariés en mission de rester en liaison avec leur entreprise et leurs clients, sans mettre en danger leur sécurité sur la route.

**- management des compétences :** les véhicules utilisés lors des déplacements professionnels ont des caractéristiques très variables et nécessitent l'acquisition ou la maîtrise de compétences spécifiques. Il peut s'agir de véhicules utilitaires transportant des charges lourdes ou de minibus permettant de conduire plusieurs salariés de l'entreprise... De plus, effectuer des dizaines de milliers de kilomètres par an pour son travail, dans des conditions parfois difficiles (pluie, verglas, mauvaise visibilité, fatigue, stress...), demande aussi des compétences particulières. En tout état de cause, l'entreprise doit vérifier que le salarié possède bien un permis de conduire en cours de validité, correspondant au véhicule qui lui est confié. Un simple permis B suffit au plan réglementaire pour conduire un véhicule jusqu'à 3,5 tonnes ; cette situation n'est pas satisfaisante sur le plan de la prévention et doit s'accompagner d'une véritable volonté de l'entreprise d'apporter aux salariés concernés les compétences nécessaires. Des expériences de « post permis professionnel » sont encouragées.

On parle désormais de management des risques car sans cette vision globale et transversale du risque routier, on ne peut abou-

tir qu'à des actions du type comportemental qui sont certes nécessaires, mais très insuffisantes dans une démarche de prévention des risques. Préparation de l'évaluation, identification du risque routier dans l'entreprise, classement des facteurs de risque, mise en œuvre et suivi du plan d'action : tout cela constitue dorénavant le cœur de la méthode d'évaluation préconisée.

## Le programme d'étude et recherche de l'INRS

La table ronde nationale le 14 septembre 2006 à Paris sur le thème « *Pour un véhicule utilitaire plus sûr* » a permis un véritable dialogue : plus de 300 participants venus de tous les horizons, petites et moyennes entreprises, constructeurs, institutionnels, fédérations et organisations professionnelles, acteurs de la Prévention au sein des 3 régimes de sécurité sociale composant le comité de pilotage et même des organismes étrangers de prévention des risques professionnels ont pu échanger leurs points de vue. Dans ce cadre, l'INRS a mis en place un programme de recherche pour les années 2007-2009. Il comporte deux volets, le recours à un outil de simulation numérique pour évaluer le comportement des

aménagements intérieurs industriels ou artisanaux des véhicules utilitaires lors d'un accident, dans un second temps, les données ainsi obtenues seront validées par une série de crash test (voir page 12). Par ailleurs, une collaboration avec l'organisme allemand chargé de la prévention du risque routier professionnel est en projet, afin de compléter les études techniques réalisées par l'INRS.

Nous le voyons bien, le risque routier est un véritable risque professionnel qui doit être pris en compte dans le document unique d'évaluation des risques professionnels de chaque entreprise. Si l'on n'y prend garde, il pourrait vraiment paralyser l'activité économique d'une entité, mettre gravement en péril la santé de ses salariés ou même simplement instaurer un climat permanent d'insécurité par le simple déficit d'anticipation des responsables.

La prévention du risque routier professionnel est devenue non seulement une réalité quotidienne dans l'entreprise, mais également un enjeu majeur pour la santé et la sécurité des salariés. ■





Gilles Evrard

**Gilles Evrard,**  
Directeur des risques professionnels, Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS),  
Président du comité de pilotage  
« Pour la prévention du risque routier professionnel ».



Prévenir le risque routier encouru par les salariés

# “ LE BILAN DU COMITÉ DE PILOTAGE EST LARGEMENT POSITIF ”

Pouvez-vous nous expliquer ce qu'est le Comité national de pilotage sur le risque routier professionnel ?

Nous avons initié cette démarche en 1999, en signant la première charte entre la CNAMTS et la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR). Plusieurs éléments ont motivé cette démarche, avant tout les chiffres du risque routier en entreprise, mais aussi le constat que rien de spécifique n'avait été entrepris sur ce risque jusqu'alors. Cette première charte créait le comité de pilotage commun, proposait la conduite d'actions de terrain à mener dans le cadre de convention entre les Caisses régionales d'assurance maladie (CRAM) et les préfetures de département et définissait un premier pro-

gramme de travail. Les principes de ce programme sont d'ailleurs toujours d'actualité, il s'agit du développement des connaissances - car le risque routier dans un contexte de travail est assez peu étudié, de conduire une réflexion sur la question de la formation et d'aborder le véhicule comme outil de travail à part entière. Cette collaboration a été encouragée et facilitée lorsque le Président de la République a fait de la sécurité routière une priorité nationale en juillet 2002. La politique alors mise en place a eu un impact significatif sur les chiffres des accidents de trajet et surtout de mission. Parallèlement, la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles a adopté deux textes recommandant des bonnes pratiques pour

prévenir les accidents de trajet et de mission.

Le bilan de cette collaboration est largement positif et deux nouveaux partenaires nous ont rejoints au sein du comité, à savoir la Caisse nationale de la Mutualité sociale agricole (MSA) qui couvre les risques professionnels des salariés du régime agricole et la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL) qui assure la même mission pour les agents des fonctions publiques territoriale et hospitalière. Cela signifie que les actions du Comité concernent désormais environ 22 millions de salariés. Nous sommes en train de finaliser notre programme d'actions pour les années 2006-2009 qui conservera les mêmes axes de travail, actions sur les véhicules utilitaires légers (VUL), mise en place de formations post-permis, déclinaisons sur le terrain dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Pouvez-vous nous expliquer l'intérêt spécifique porté aux véhicules utilitaires légers et les actions qui ont été menées sur ce sujet ?

Parmi les véhicules utilisés par les salariés, les VUL occupent une place spécifique : leur conduite ne nécessite pas de permis particulier jusqu'à un poids de 3,5 tonnes, ils sont souvent impliqués dans des acci-



© Gaël Kerbaol pour l'INRS



dents, ils sont globalement moins bien dotés en équipements de sécurité (airbag, ABS...) que les véhicules de tourisme, alors que leur utilisation est complexe avec des risques liés au chargement, à l'arrimage, à la surcharge. Ces éléments justifient notre investissement important sur le sujet. Les CRAM ont mené une vaste enquête sur le sujet (4 000 VUL concernés) qui nous a permis de recueillir des informations intéressantes, mettant notamment en évidence un manque de suivi des VUL, des problèmes de conception ou d'aménagement. Des marges de progrès ont été identifiées, mais pour avancer, il était nécessaire de mobiliser les nombreuses parties prenantes. C'est pourquoi nous avons organisé une table ronde sur ce sujet le 14 septembre 2006, rassemblant tous les acteurs concernés : constructeurs, équipementiers, fédérations professionnelles... Le constat partagé et les modes d'action identifiés vont donner lieu à un livre blanc qui sortira début 2007. Il formalisera sous forme de recommandations les enseignements tirés de cette table ronde, sur les équipe-

ments des VUL (par ex : airbag conducteur et passager dans les VUL de série, cloisons adaptées, système d'arrimage, mise en place d'indicateurs de surcharge) et proposera la mise en place expérimentale de formation post-permis. Il réaffirmera le rôle de suivi de cette politique du comité national de pilotage.

**Quelles sont les nouvelles orientations qu'adoptera le comité de pilotage pour les années à venir ?**

Aujourd'hui, la politique nationale qui donne des résultats va être poursuivie, mais nous devons la compléter par une politique de « niches », en nous attaquant à des catégories à risques spécifiques nécessitant des actions adaptées. L'élargissement du comité de pilotage offre également de nouvelles perspectives, notamment pour mener des actions de terrain sur des zones géographiques où cohabitent des établissements relevant des différents régimes de façon à mieux prendre en charge la prévention du risque « trajet ». Il faut poursuivre les efforts de recherche pour améliorer nos

connaissances, avec par exemple un objectif primordial, disposer rapidement de données statistiques harmonisées sur le risque routier. ■

Lundi 9h00

Mardi 9h00

Mercredi 9h15

**TÉLÉPHONER OU CONDUIRE**

INRS Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents de travail et des maladies professionnelles

## En bref

LA POLITIQUE CONDUITE PAR LE COMITÉ NATIONAL « POUR LA PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL » DONNE DES RÉSULTATS ENCOURAGEANTS. DES AVANCÉES

IMPORTANTES SONT NOTAMMENT ATTENDUES CONCERNANT LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS SUITE À LA TABLE RONDE DU 14 SEPTEMBRE 2006.



Jean-Paul Rivallain

# “ LE RISQUE ROUTIER EST TRÈS PRÉSENT DANS LES ESPRITS ”

La parole à Jean-Paul Rivallain, secrétaire de CHSCT Veolia eau - Compagnie générale des eaux, région Ouest

*La direction régionale Ouest de la Compagnie générale des eaux emploie environ 2 000 salariés. Elle gère un parc de 1 300 véhicules qui parcourent chaque année entre 25 et 30 000 km. Ce parc est composé à 40 % de fourgons et de véhicules de 3,5 tonnes ou plus, à 40 % de véhicules utilitaires légers (VUL), à 15 % de véhicules de tourisme aménagés et à 5 % de véhicules de tourisme destinés à l'encadrement.*

### Importance et visibilité du risque routier

Les accidents de mission représentent 6 % des accidents du travail (AT) au sein de la structure, soit la quatrième cause, loin derrière les lombalgies (30 %), les chutes de plain-pied (25 %) et les chutes de hauteur (15 %).

• Par conséquent il ne représente pas un objectif prioritaire.

• Cependant, il reste un risque très présent dans les esprits, comme nous avons pu le constater à travers une enquête interne menée par l'intermédiaire de notre bulletin périodique du CHSCT où nous avons diffusé une illustration d'un chantier type invitant les salariés à identifier les risques et à les qualifier, avant de nous les retourner. Le risque routier est sorti loin devant tous les autres avec, dans 44 % des cas, le véhicule désigné comme facteur principal de risque. Il est vrai que cette opération s'est déroulée en 2003, période de forte médiatisation des questions de sécurité routière.

50 % des effectifs de l'entreprise sont des chargés de clientèle ou des agents d'intervention qui passent leurs journées sur les routes en zone essentiellement rurale, à qui, dans le cadre d'une charte client, les plages horaires pour les différentes visites sont imposées. Cela implique une organisation rigoureuse. Le risque routier est

ainsi encadré par une directive de la direction nationale prévention santé sécurité qui s'impose à tous.

Une des difficultés rencontrées dans la prise en compte du risque routier est le manque de visibilité du CHSCT sur une grande partie des sinistres.

En effet, la majorité des accidents impliquant les véhicules de l'entreprise sont sans conséquences pour les personnes et n'apparaissent donc pas comme accidents du travail.

Ils sont directement traités par notre service achat sur le plan assurantiel. Nous ne disposons de ces informations que lors d'un rapprochement annuel que nous avons mis en place. Ces circuits demandent à être améliorés car ces informations devraient permettre une analyse plus fine.

Ce bilan annuel, que nous effectuons, nous montre que pour 200 accidents donnant lieu à un constat, moins de dix engendrent une déclaration d'accident du travail, ce qui représente un échantillonnage trop faible pour mener des actions de prévention pertinentes.

Autre constat, les responsabilités lors d'accidents routiers se répartissent par tiers (salariés, tiers et responsabilités partagées).

### Analyse des accidents

Le CHSCT développe une approche systémique dans l'analyse des accidents graves. Nous



© Gaël Kerbaol pour l'INRS

Sur la route pour le travail...



**Une charge mal arrimée  
peut devenir  
une arme mortelle !**

INRS Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles

interventions ensuite pour agir sur les facteurs en cause.

L'étude d'un accident entre un de nos VUL et un 38 tonnes, qui s'était traduit par l'explosion de la cloison sensée protéger le conducteur par des éléments de contre-plaqué de l'aménagement intérieur, nous a conduit à commander une étude sur la résistance des matériaux utilisés. Nous avons également mené une réflexion sur la question de la surcharge des VUL, un problème récurrent qui nous a conduit à travailler sur l'aménagement intérieur des véhicules, mais aussi sur nos méthodes et l'organisation du travail afin de réduire les transports trop fréquents de charges inutiles.

Par ailleurs, nous intervenons actuellement auprès de notre service achat pour que le niveau d'équipement des VUL soit satisfaisant. Nous constatons

un gros décalage entre le niveau d'équipement des véhicules de tourisme et celui des VUL. Les équipements de sécurité et de confort sont généralement proposés en option sur les utilitaires que les constructeurs proposent. Or, pour des raisons économiques, ce sont généralement les véhicules de base qui sont achetés. Des actions sont en cours suite à la table ronde du 14 septembre « *Pour un véhicule utilitaire plus sûr* », visant à obtenir des constructeurs des gammes de véhicules tout équipés.

#### Consultation du CHSCT

Le CHSCT est également amené à se prononcer sur des projets proposés par la direction.

Pour éviter les trajets inutiles, les véhicules ont été équipés de systèmes embarqués permet-

tant de transmettre directement aux salariés leur programme de rendez-vous (PDA), cela leur évite d'avoir à passer systématiquement par les locaux. Ce dispositif fonctionne correctement, avec quelques erreurs liées au fait que les opérateurs du centre d'appel client qui dispatchent les rendez-vous ne sont pas des techniciens de terrain.

Aujourd'hui, afin d'optimiser les tournées, l'entreprise souhaite mettre en place des GPS qui permettront de suivre en temps réel tous les véhicules. Le CHSCT et le CE ont émis un avis favorable à une expérimentation sur quelques véhicules, mais sont réservés sur l'extension de ce système, principalement pour des raisons de sauvegarde des libertés individuelles :

- nous avons donc demandé un certain nombre de garanties sur le contenu de la déclaration à la CNIL (Commission nationale informatique et liberté),
- la limitation de la conservation des données à 2 mois et non un an comme prévu initialement,
- la mise en place de verrous assurant un accès restreint aux données. Nous souhaiterions, de plus, qu'un tel dispositif soit accompagné d'une charte déontologique.

D'autre part, suite aux remontées d'informations des utilisateurs, nous émettons des réserves sur le matériel choisi car nous souhaitons que cet outil apporte :

- une réelle valeur ajoutée opérationnelle pour le salarié (possibilités interactives de consulter des plans de réseaux ou des fichiers clients par exemple),
- et nous aimerions qu'il permette d'améliorer notre dispositif d'alerte pour les situations de travail isolé très fréquentes dans nos métiers. ■

## À noter

### L'INRS lance une newsletter

L'INRS lance en janvier 2007 un nouveau support d'information sur la prévention des risques professionnels. Il s'agit d'une lettre d'information électronique mensuelle qui s'adresse à un large public : fonctionnels de sécurité, médecins du travail, mais aussi chefs d'entreprises, salariés, responsables de ressources humaines...

Abonnement gratuit en ligne sur le site : [www.inrs.fr](http://www.inrs.fr)

### Le stress au travail : une réalité

L'INRS organise les 1<sup>er</sup> et 2 février 2007 à Nancy un colloque visant à faire le point sur la question du stress professionnel :  
Quelle prévention ?  
Quels acteurs et quels outils ?

### Pour en finir avec le cancer de la vessie en milieu professionnel

L'INRS organise les 15 et 16 mars 2007, à Paris, un colloque pour faire le point sur la question des cancers de la vessie d'origine professionnelle, les échanges porteront notamment sur les actions de prévention et le suivi médical des travailleurs.

Toutes les informations sur ces deux manifestations sur : [www.inrs.fr](http://www.inrs.fr)

## En bref

EN MATIÈRE DE RISQUE ROUTIER LE CHSCT PEUT INTERVENIR À DIFFÉRENTS NIVEAUX :  
ANALYSE DES RISQUES,  
RECHERCHE ET PROPOSITION DE PISTES D'AMÉLIORATIONS,  
CONSULTATION ET SENSIBILISATION DES SALARIÉS.



**Christian J. Börner**

**Christian J. Börner,**  
Caisse allemande d'assurance  
accident pour le secteur des  
transports routiers,  
Directeur adjoint de la Prévention,  
Directeur adjoint du  
Comité technique (allemand)  
« Transport routier »

Pouvez-vous nous expliquer l'organisation allemande au regard du risque routier ?

En Allemagne, un grand nombre d'institutions et d'organismes s'occupent de prévention routière ; les caisses d'assurance accidents du travail (Berufsgenossenschaften, « BG »), en particulier, jouent un rôle essentiel à cet égard. Toutes les BG n'ont pas développé des activités propres dans ce domaine, mais elles mutualisent leurs ressources au sein du Conseil allemand de la prévention routière (Deutscher Verkehrssicherheitsrat, DVR), qu'elles financent pour une très large part, leurs experts contribuant en outre aux travaux du DVR. La BGF (Caisse d'assurance

accidents pour le secteur des transports routiers) mène également pour son propre compte un grand nombre d'actions de prévention des risques routiers, qui relèvent directement de sa compétence.

Les experts de la BGF ont notamment une action de conseil auprès des constructeurs européens de véhicules utilitaires, qu'ils assistent dans l'optimisation de leurs produits, le principe de la Caisse étant de privilégier la prévention par rapport à la réparation des accidents. La principale singularité de la BGF, par rapport à tous les autres acteurs de la prévention routière, est d'avoir la sécurité du travail comme préoccupation centrale et de considérer

les véhicules utilitaires non seulement comme un moyen de transport, mais aussi comme un équipement de travail. En effet, sur l'ensemble des accidents impliquant des véhicules utilitaires, il y a une majorité d'accident du travail.

La prévention dans ce domaine s'appuie en Allemagne sur des prescriptions (Unfallverhütungsvorschrift) définissant les principales exigences applicables.

Pour des raisons politiques toutefois, ce texte qui a fait ses preuves dans le passé est appelé à disparaître, et les efforts déployés il y a de nombreuses années pour en intégrer les principales dispositions à la directive 70/156/CEE rela-

# “ PRÉVENTION ROUTIÈRE L'APPROCHE ALLEMANDE ”



© Gaël Kerbaol pour l'INRS



tive à la réception des véhicules (ainsi qu'à la directive européenne relative aux tracteurs agricoles) ont malheureusement échoué. C'est dans ce domaine qu'il serait le plus urgent, selon nous, de parvenir à une harmonisation, mais les chances de succès sont bien minces, à moins peut-être que deux partenaires européens de l'envergure de l'Allemagne et de la France n'agissent ensemble dans ce sens.

**Si, selon vous, une harmonisation de la législation relative au risque routier est « urgente », pourquoi faire du VUL un traitement spécifique ?**

Le nombre d'accidents impliquant des VUL a augmenté de façon alarmante ces dernières années en Allemagne, alors même que le nombre total d'accidents de la route était en nette diminution. La comparai-

son avec nos voisins nous a permis de constater que d'autres pays rencontraient des problèmes similaires ; l'absence de vitesse limite pour les véhicules de moins de 3,5 t sur les autoroutes allemandes n'était donc pas le seul facteur en cause, et la BGF a été amenée à entreprendre une série d'actions spécifiques allant dans le sens de la Charte européenne de la sécurité routière. En 2004, le potentiel d'optimisation de la sécurité des véhicules a été démontré sur un VUL de série exposé par la BGF à l'IAA (le plus grand salon du monde pour les véhicules utilitaires). Le véhicule était équipé de toutes les options disponibles à l'époque en matière de sécurité et avait fait en outre l'objet d'une optimisation personnalisée. Celle-ci ne se limitait pas aux mesures de sécurité active et passive mises en avant par les constructeurs. Il nous semblait tout

aussi indispensable de présenter des mesures touchant à l'arrimage des charges ; en effet, le renversement ou le déplacement des charges sont à l'origine de nombreux accidents.

**Pouvez-vous nous expliquer les principaux axes de travail relatifs aux VUL ?**

Nous avons voulu mettre l'accent sur l'aspect sécurité du travail. La sécurité du conducteur doit notamment être assurée lorsqu'il monte et descend du véhicule ainsi que lors du chargement et du déchargement ; le poste de conduite doit être ergonomique, le conducteur doit pouvoir être détendu, la température de la cabine ne doit être ni trop chaude, ni trop froide, etc. Ce « VUL optimisé du point de vue de la sécurité » a eu un grand succès, tant auprès des constructeurs qu'auprès des gestionnaires de parcs automo-

biles, ou encore de la presse. Il a débouché sur un partenariat très positif avec les animateurs du projet français « Pour un Véhicule Utilitaire plus sûr ».

La BGF participe depuis longtemps aux travaux de normalisation sur l'arrimage des charges. Les exigences applicables aux dispositifs d'arrimage dans et sur les véhicules sont définies par des normes (DIN, VDI, EN). En 2004, les exigences de la norme DIN relative aux VUL fourgons ont été considérablement renforcées. Il a été décidé d'en faire une norme internationale (ISO), un projet qui suit son cours avec la participation active de la France, de la Suède et de l'Allemagne. Le « reste du monde » en est malheureusement absent pour l'instant.

Quel que soit le degré d'optimisation technique du véhicule, le facteur décisif reste le conducteur. L'offre de formations est très diversifiée. Proposé depuis fin 2005, un programme de formation spécifique pour les conducteurs de VUL connaît un grand succès et pourra jouer un rôle important dans le cadre de la transposition de la directive européenne sur les conducteurs professionnels. Ce domaine offre lui aussi des possibilités intéressantes de développement de la coopération internationale, pour une plus grande efficacité de nos actions. ■



## Un guide d'évaluation du risque routier en entreprise

De nombreux salariés passent une partie importante de la journée au volant d'un véhicule, dans le cadre des missions qu'ils effectuent pour leur entreprise. Du fait de leur activité professionnelle, ces salariés sont exposés à un risque d'accident sur la route. La mission est une activité professionnelle. Le risque d'accident est donc un risque professionnel qui doit être évalué et géré au même titre que les autres.

Cet ouvrage publié en 2006 par l'INRS vise à aider les entreprises à évaluer ce risque professionnel et à mettre en place des mesures de prévention adaptées.

## Un crash-test grandeur réelle de véhicule utilitaire léger

Dans le cadre d'une réflexion globale sur le risque routier professionnel, l'INRS a réalisé un premier crash-test pour les véhicules utilitaires légers (VUL). Une ossature aux dimensions de la zone de transport d'un VUL a été conçue en CAO par l'INRS. Cette structure a ensuite été habillée d'un plaquage bois et l'intérieur aménagé à la manière d'un véhicule utilitaire classique par les menuisiers de l'INRS. Le tout complété par un échantillonnage de matériel pour

une masse d'environ 600 kg. L'ossature a été lancée sur un banc de 55 mètres de long, à la vitesse de 31 km/h, au siège de Valutec (centre technologique spécialisé en transports terrestres). Les 1 000 images par seconde captées par les 3 caméras numériques sont formelles : si le choc contre le mur en béton armé n'a pas causé de dommages à la structure extérieure, les aménagements intérieurs n'ont en revanche pas résisté. Ce crash-test fait ressortir le point faible des fixations des éléments dans les parois.

## Une collection d'affiches percutantes sur le risque routier

Ce numéro de *Réalité prévention* est illustré par des affiches extraites de la nouvelle collection de l'INRS consacrée au risque routier. Vous pouvez consulter la collection complète sur le site [www.inrs.fr](http://www.inrs.fr).



© Serge Morillon / l'INRS

Réalité  
prévention

INRS, 30 rue Olivier Noyer - 75680 Paris cedex 14 - Tél. : 01 40 44 30 00 - Télécopie : 01 40 44 30 99 - [www.inrs.fr](http://www.inrs.fr)

Directeur de la publication : Jean-Luc Marié - Directeur de la rédaction : Stéphane Vaxelaire - rédaction : Marc Malenfer

Comité de rédaction : Jean-Claude André, Pierre Angot, Philippe Jandrot, Marc Malenfer, Stéphane Vaxelaire - A participé à ce numéro : Eric Felten

N° ISSN : 1762-3561 - Contact : [realiteprevention@inrs.fr](mailto:realiteprevention@inrs.fr)

Conception et réalisation : ORC, Image et Stratégies d'Employeur, 6 boulevard des Capucines, 75441 Paris Cedex 09.