

## LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL) - 1

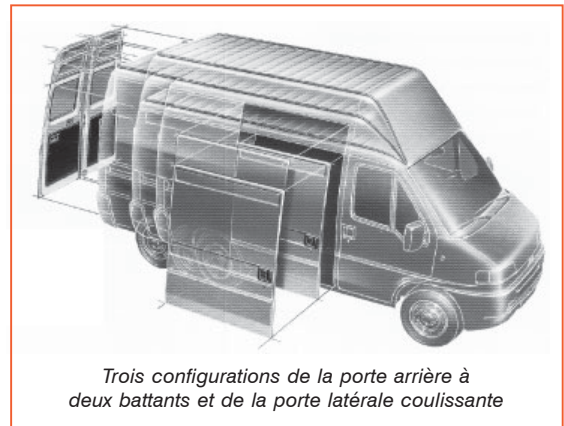


Les collectivités territoriales se sont professionnalisées au cours des 20 dernières années. Avec cette professionnalisation, les équipements de travail se sont démultipliés et complexifiés. L'utilisation de véhicules utilitaires a évolué pour coller, d'une part, à cette évolution professionnelle et, d'autre part, à la polyvalence qui caractérise la fonction publique territoriale. Ces véhicules pratiques dans leur utilisation comme dans leur conduite génèrent certains risques supplémentaires aux véhicules particuliers (VP), notamment lorsqu'ils ne sont pas aménagés et que les différents outils et matériaux sont posés en vrac dans le coffre.

C'est pourquoi, voici des règles simples de sécurité et d'aménagement des véhicules utilitaires.

### **Evaluation du risque routier**

- Le **risque routier encouru par les agents** en mission fait partie intégrante des risques professionnels. A ce titre, il doit être pris en compte dans le cadre du document unique d'évaluation des risques professionnels.
- Évaluer l'importance des déplacements, repérer les agents et les activités les plus exposées, signifie, pour l'employeur, considérer le risque routier comme un risque professionnel. L'**évaluation du risque** lié à l'usage des VUL est un point de départ pour la mise en place d'un **plan de prévention du risque** en accord avec ces bonnes pratiques.



### **Contrôle routier**

- Aujourd'hui, les règles qui s'imposent aux VUL sont les mêmes que celles qui s'imposent aux véhicules particuliers, alors qu'ils sont utilisés dans des conditions beaucoup plus difficiles (**amplitude quotidienne**, conditions extérieures sur chantier, **surcharge**, **changement fréquent de conducteur**...).
- Les résultats des contrôles techniques révèlent une situation dégradée pour les VUL. Le dernier rapport d'activité annuel 2005 "État du parc automobile national", publié par l'UTAC, montre notamment que pour les VUL de 4 ans ou moins, le taux de contre-visite est de 13 % contre 7 % pour les VP (Véhicules Particuliers), alors que pour les véhicules de 5 à 7 ans, le taux de contre-visite est 18 % contre 11,5 % pour les VP.
- Les motifs les plus fréquents de contre-visite sont :
  - . un déséquilibre important du frein de service,
  - . une usure trop importante des pneumatiques.

### **Normalisation**

- Le VUL est considéré en France, sur le plan réglementaire et normatif, comme un véhicule traditionnel. Il ne bénéficie pas, contrairement aux poids lourds ou à certains véhicules spéciaux, de dispositions particulières pour son aménagement.
- Son utilisation professionnelle intensive, son faible niveau d'équipements de sécurité de série et l'âge moyen du parc (environ 8,5 ans) sont de nature à maintenir en circulation des véhicules sous-équipés et à créer les conditions d'un risque d'accidents plus élevé avec, comme corollaire, une gravité supérieure des conséquences.
- Hormis les formalités réglementaires d'homologation, le VUL ne fait l'objet d'aucune évaluation Euro Ncap5 de son niveau de sécurité.

## ***Carnet et suivi d'entretien***

- L'enquête VUL de la CNAMTS fait le constat suivant : alors que le relevé des défauts visuels apparents est effectué par l'opérateur dans 80 % des cas, la formalisation écrite permettant la traçabilité de l'entretien du véhicule n'existe que dans 25 % des cas.
- Un **carnet de suivi et d'entretien** affecté au véhicule permet de conserver la trace du relevé des défauts apparents et des diverses remarques des conducteurs. Il incite également l'entreprise à définir clairement les règles relatives à l'entretien du VUL en précisant les tâches de chacun : **liste de points à vérifier** par le conducteur avant le départ, modalités d'usage du carnet de signalement des anomalies, modalités de maintenance et d'entretien : **fréquence de contrôle, vérifications, nettoyage, entretien périodique...**
- La systématisation du carnet de suivi et d'entretien permet :
  - . de garantir un meilleur état général du véhicule et d'améliorer à terme l'état du parc des VUL en service,
  - . de mettre à disposition de tous les conducteurs une information actualisée sur l'état des véhicules.

## ***Pneumatiques***

- Les **pneumatiques** sont un des principaux **éléments de sécurité**. C'est, en effet, la seule partie du véhicule en contact avec le sol, de plus sur une surface correspondant à la taille d'une carte postale. Pourtant, ils ne font pas l'objet de l'attention nécessaire et de nombreux accidents sont causés par un défaut d'entretien ou de gonflage. Une étude réalisée par l'INRETS montre que l'éclatement des pneumatiques des VUL est trois fois plus fréquent que sur les véhicules particuliers. Elle révèle que la majorité des éclatements a lieu sur l'essieu arrière des VUL.
- L'origine des accidents a plusieurs causes :
  - . d'une part, une mauvaise vérification voire une **absence totale de contrôle du gonflage**, entraînant un échauffement anormal et prématuré des pneumatiques,
  - . d'autre part, une conduite fréquente **en surcharge** altérant le comportement des pneumatiques.
- Les VUL sont généralement équipés d'origine de pneumatiques spécifiques (catégorie C) assimilés à la gamme professionnelle. Lors du remplacement, ils risquent d'être équipés de pneumatiques de moindre qualité. Un défaut d'entretien, associé à un usage intensif, peut entraîner de graves conséquences : érosion de la bande de roulement entraînant une dégradation du freinage, diminution de l'adhérence du pneumatique rendant le comportement routier imprécis. Ceci, associé à une conduite en surcharge, augmente le risque d'éclatement. Par manque de connaissances techniques, les utilisateurs ne détectent pas toujours les anomalies sur les pneumatiques.
- La prise en compte des pneumatiques dans la gestion des facteurs de risque routier par l'employeur :
  - choix de pneumatiques adaptés au véhicule, à l'usage professionnel et aux conditions météorologiques du déplacement (pluie, neige, boue, route),
  - surveillance régulière et systématique de l'état d'usure,
  - instauration d'une procédure de contrôle de la pression,
  - développement de la **sensibilisation et de la formation des agents**.

**Pour toute information complémentaire, vous pouvez contacter  
les conseillers en Hygiène et Sécurité au :**

**02 99 23 31 20 ou 02 99 23 41 33**

## LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL) - 2



### Airbags

- L'enquête VUL de la CNAMTS met en évidence la **carence d'équipements de sécurité** sur ces véhicules. Il ressort de cette enquête que la présence d'airbags varie considérablement entre la place du conducteur et celle du passager. En effet, 77 % des VUL de moins de quatre ans sont équipés d'airbag conducteur, alors que seulement 14 % d'entre eux disposent d'un airbag passager. En l'absence de réglementation contraignante, le niveau de sécurité est soumis aux seules règles du marché. Pourquoi une telle situation pour les VUL alors que les constructeurs ont rapidement fait l'effort sur l'airbag passager à bord des VP ?
- Si cet équipement a fait ses preuves sur les véhicules du type VP, on comprend mal pourquoi le même raisonnement ne serait pas valable pour les VUL. Il importe que tous les VUL puissent désormais être dotés des mêmes équipements de sécurité que les VP. Tous les agents doivent pouvoir bénéficier du même niveau de sécurité.

### Techniques ESC/ESP (ESC : Electronic Stability Control, ESP : Elektronisches Stabilitätsprogramm)

- La technique ESC/ESP a déjà 10 ans. Malgré cela, le taux d'équipement des VP neufs vendus en 2006 n'est que de 42 %. Pour les VUL, ce taux atteint à peine 2 %. Aujourd'hui, l'ESC/ESP n'est pas encore perçu comme un équipement de sécurité indispensable pour un VUL. L'ESC/ESP n'est même pas disponible en option sur certains modèles. S'agissant des VUL de plus de 2,5 t, la plateforme d'accueil du véhicule est différente de celle d'un véhicule particulier classique. Ceci nécessite donc une **intégration du système ESC/ESP dès sa conception en amont**. C'est pourquoi, certains modèles nés à partir de 2006 intègrent cette possibilité.
- L'ESC/ESP est particulièrement efficace pour garantir en tout temps une **bonne tenue de route**, en particulier pour des véhicules utilitaires en charge, voire en surcharge. C'est une des conclusions de l'étude conduite par l'INRS à l'UTAC en 2006. La généralisation de cet équipement permet à tous les agents de bénéficier du même niveau de sécurité sur la route, quel que soit le type de véhicule mis à disposition par l'employeur.

### Aménagements

- Il existe aujourd'hui une très grande disparité du niveau de sécurité offert par les aménagements à bord des VUL. Les constructeurs automobiles ne réalisent pas eux-mêmes ces aménagements. Après l'homologation, chaque utilisateur est libre d'aménager ou non son véhicule.
- En l'absence de normes fixant des règles précises, il convient de rester vigilant en veillant au niveau de sécurité des produits proposés. Ces réserves concernent particulièrement les **aménagements artisanaux** réalisés souvent à bas prix et sans réelle étude préalable de la **résistance des matériaux**. En cas d'accident, rien ne garantit à l'utilisateur que sa sécurité sera assurée. La grande variété des matériaux, allant du bois stratifié de faible épaisseur à l'alliage de métaux complexes, la diversité des modes de fixation sur le véhicule, rendent l'évaluation délicate pour le profane.
- Il convient de prendre des dispositions pour que les agents ne soient pas exposés inutilement au risque de sur-accident, lorsque le matériel transporté est susceptible de devenir un véritable projectile en cas de freinage d'urgence ou d'accident. Une plus grande vigilance dans les choix d'aménagement doit contribuer à une meilleure sécurité du véhicule en phase dynamique et à un plus grand confort d'utilisation pour l'agent.



- Le **déplacement intempestif des charges** à l'intérieur d'un véhicule peut entraîner la perte de contrôle, un renversement dans un virage, voire un écrasement de la cabine en cas de freinage brusque ou de collision. Pour y remédier, il faut :
  - . **séparer la zone utilitaire** de la zone de conduite par une cloison ;
  - . **respecter les charges** (PTAC) et les volumes autorisés par le constructeur ;
  - . aménager l'intérieur avec des **étagères** et des **caisses de rangement** et **arrimer les charges** à l'aide de dispositifs (sangles) accrochés à des **points d'ancrage** ;
  - . placer une **galerie sur le toit**, si besoin, pour le transport des pièces longues arrimées avec des sangles à crochets et tendeurs ;
  - . mettre les éléments **les plus lourds en premier et au centre du véhicule**, et les éléments **les plus longs en partie basse** pour une bonne répartition des charges ; en cas de chargement partiel, il est préférable de **mettre les éléments à l'avant**.

Le rangement optimisé et organisé permet, par exemple, de retrouver facilement les outils, de les maintenir en bon état et de gagner 20 minutes tous les jours. La connaissance de la composition du chargement évite la multiplication inutile d'objets identiques et compense largement la surcharge due à l'aménagement du véhicule.

### ***Post permis professionnel***

- Pour les agents amenés à conduire régulièrement un VUL, les compétences nécessaires ne sont pas définies, ni explicitement décrites dans leur contrat de travail. Actuellement le permis B suffit. Il n'y a aucune exigence spécifique de formation. On touche là à l'ambiguïté de l'activité de conduite, activité quotidienne non perçue comme partie intégrante du travail, ni apprise initialement pour le travail. Et pourtant, on ne conduit pas un VUL comme on conduit un VP. Le VUL est multiforme (fourgon, double-cabine, benne...) et multi-usage (transport de charges, atelier roulant, transport de personnel...). Plus qu'un moyen de transport, c'est aussi un **moyen de travail** pour lequel aucune formation professionnelle spécifique n'est mise en place.
- Cette mesure doit permettre aux agents d'acquérir les **compétences nécessaires** pour l'usage rationnel d'un VUL.

Pour toute information complémentaire, vous pouvez contacter  
les conseillers en Hygiène et Sécurité au :

**02 99 23 31 20 ou 02 99 23 41 33**