

Pour un véhicule utilitaire plus sûr

Résultats et commentaires de l'enquête réalisée par les services prévention des Caisses régionales d'assurance maladie.

La CNAMTS a mobilisé les services prévention des CRAM pendant plusieurs semaines, courant 2005, pour mieux connaître le parc des véhicules utilitaires légers des entreprises qui figurent au programme de visite habituel de ses agents. Portant sur plus de 4 000 véhicules, l'enquête vise à favoriser l'évaluation du risque lié à l'usage de ce type de véhicules et à ouvrir le débat sur les mesures qu'il convient de proposer pour améliorer la situation constatée.

Sur l'échantillon

Cette enquête a été menée dans le cadre de l'activité habituelle de contrôle et de conseil au sein des entreprises des contrôleurs de sécurité, soit au total près de 400 agents. Le questionnaire d'enquête servait d'une part à collecter des informations et, d'autre part, pouvait être utilisé pour inciter l'entreprise concernée à mieux évaluer son risque routier. Plutôt que scientifique, le but poursuivi était d'abord de rassembler des données réalistes pour établir un état des lieux. Nous pensons l'avoir atteint avec un nombre de questionnaires dépouillé qui s'élève à environ 4 000.

Ce choix de ne pas dissocier l'enquête de l'action de prévention présente l'inconvénient d'introduire une distorsion. C'est donc une étude statistique biaisée puisque l'échantillon retenu pour l'étude n'est pas représentatif.

Tableau 1 : âge du véhicule

	nb.	fréq.
moins de 4 ans	2445	59.6%
plus de 4 ans	1447	35.3%
non réponse	211	5.1%
total	4103	100%

âge moyen = 4,4 ans

Tableau 2 : kilométrage

	nb.	fréq.
moins de 100 000	2 571	62.7%
de 100 000 à 200 000	1 027	25%
plus de 200 000	335	8.2%
non réponse	170	4.1%
total	4103	100%

kilométrage moyen = 88 000

C'est un échantillon plutôt « haut de gamme ». En effet, l'âge moyen constaté est de 4,4 ans pour notre échantillon (Tab 1) alors que l'âge moyen des VUL est d'environ 8 ans. Le kilométrage moyen est inférieur à 90.000 km (Tab 2).

Cela indique sans doute que les entreprises généralement visitées par les CRAM sont plutôt plus avancées que la moyenne.

Pour les résultats de l'enquête ce biais n'est pas gênant, car ce qui est constaté sur un échantillon haut de gamme est a fortiori encore plus marqué pour l'ensemble du parc.

Tableau 3 : secteurs professionnels

	nb.	fréq.
métallurgie	565	13.8%
btp	1 419	34.6%
transports, énergie, communication	496	12.1%
commerces alimentaires	189	4.6%
chimie	61	1.5%
papier, bois, carton	180	4.4%
commerces non alimentaires	281	6.8%
services I	90	2.2%
services II, Interim	152	3.7%
non réponse	670	16.3%
total	4103	100%

Le secteur professionnel du BTP est sur-représenté (Tab 3), ce qui n'est pas surprenant car c'est le reflet des pratiques des CRAM. Là encore, ceci a peu d'incidence sur les résultats de l'enquête, car c'est dans le BTP que les problèmes les plus aigus d'usage des VUL se posent.

Outre la fiche d'identité du véhicule et de l'établissement, le document comportait trois volets : les conditions générales d'utilisation du véhicule, le véhicule comme moyen de déplacement et enfin le véhicule comme moyen de travail.

Sur les conditions générales d'utilisation du véhicule

On constate une faible formalisation (24,5%) (Tab 4) du carnet de suivi permettant la traçabilité de l'entretien du véhicule, des observations faites par les salariés et des réponses apportées par l'entreprise.

Il s'agit bien d'un problème de formalisation, car le relevé des défauts apparents par le conducteur est une pratique bien installée (79%) (Tab 5). Le tableau 6 corrobore les résultats du tableau 5, car la formalisation du relevé des défauts apparents n'est notée que dans 27% des réponses.

Tableau 4 : existe-t-il un carnet de suivi ?

	nb.	fréq.
oui	1005	24.5%
non	3056	74.5%
non réponse	42	1%
total	4103	100%

Tableau 5 : relevé des défauts apparents

	nb.	fréq.
oui	3243	79%
non	769	18.7%
non réponse	91	2.2%
total	4103	100%

Tableau 6 : formalisation du relevé des défauts apparents

	nb.	fréq.
oui	1107	27%
non	2723	66.4%
non réponse	273	6.7%
total	4103	100%

Par ailleurs le tableau 7 nous montre que le conducteur unique n'est pas la règle (50/50), ce qui renforce l'importance d'une formalisation de l'état du véhicule dans un document écrit, afin qu'il n'y ait pas de perte d'information lorsque l'on change de conducteur.

Tableau 7 : le véhicule est-il affecté à un conducteur unique ?

	nb.	fréq.
oui	1983	48.3%
non	2056	50.1%
non réponse	64	1.6%
total	4103	100%

Au vu de ces constats on peut penser que la systématisation du carnet de suivi des déplacements et de l'entretien serait une source de progrès important. Elle permettrait également une plus grande transparence dans la responsabilité de chacun, car, il faut le rappeler, le Code de la route considère le conducteur comme le premier responsable de l'état du véhicule dans lequel il a pris place.

Tableau 8 : le risque routier est-il intégré au Document unique ?

	nb.	fréq.
oui	2043	49.8%
non	1413	34.4%
non réponse	647	15.8%
total	4103	100%

Le tableau 8 nous montre la faible inscription du risque routier dans le Document unique d'évaluation des risques mis en place par le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001 et dont le texte adopté par la CATMP en novembre 2003 a rappelé l'importance. En effet, le risque routier est intégré au DU dans moins de 50% des cas, et ceci pour un échantillon d'entreprises qui sont plutôt haut de gamme.

Il est donc important de continuer avec ténacité les actions déjà engagées sur ce terrain .

Sur le véhicule comme moyen de déplacement

Tout d'abord un constat massif, conforme à ce que nous présentions : les équipements dits de sécurité sont faiblement présents sur les VUL

- 57% des véhicules de l'échantillon sont équipés d'un air-bag conducteur (Tab 9)
- 10% d'air-bag passager (Tab 10)
- 33% d'un dispositif électronique d'aide à la conduite (Tab 11)
- 2% d'un limiteur de vitesse ou d'un régulateur de vitesse (Tab 12).

Tableau 9 : le véhicule est-il équipé d'un air-bag conducteur ?

	oui	non	non réponse
moins de 4 ans	77.2%	22.2%	0.7%
plus de 4 ans	23.6%	75.8%	0.6%
non réponse	54%	45%	0.9%
total	57.1%	42.3%	0.7%

Tableau 10 : le véhicule est-il équipé d'un air-bag passager ?

	oui	non	non réponse
moins de 4 ans	14.5%	84.2%	1.3%
plus de 4 ans	3.1%	95.9%	1%
non réponse	11.4%	86.7%	1.9%
total	10.3%	88.4%	1.2%

Tableau 11 : le véhicule est-il équipé d'un dispositif électronique d'aide à la conduite (ABS, ESP,...) ?

	oui	non	non réponse
moins de 4 ans	46.5%	51.4%	2.1%
plus de 4 ans	9.9%	88.8%	1.3%
non réponse	33.2%	63.5%	3.3%
total	32.9%	65.2%	1.9%

Tableau 12 : le véhicule est-il équipé d'un limiteur ou d'un régulateur de vitesse ?

	oui	non	non réponse
moins de 4 ans	2.9%	96.8%	0.3%
plus de 4 ans	0.3%	99.3%	0.4%
non réponse	2.4%	96.7%	0.9%
total	1.9%	97.7%	0.4%

On constate donc un écart très important entre les véhicules utilitaires légers et les véhicules dits de tourisme. Ces derniers sont en effet équipés à pratiquement 100% aujourd'hui pour ce qui concerne l'ABS et les air-bags.

Cependant il y a des différences très sensibles entre les véhicules de moins de 4 ans et ceux de plus de 4 ans : plus les véhicules sont neufs, mieux ils sont équipés. Ce qui veut dire qu'il y a un effet de marché qui va dans le bon sens, avec cependant quelques surprises : l'effet de marché est beaucoup plus important pour l'ABS que pour l'air-bag passager. (Tab 11 et Tab 10). En effet pour ce qui est des dispositifs de type ABS on passe d'un taux d'équipement de moins de 10% à plus de 33%, soit un gain de 23%, alors que pour l'air-bag passager on passe de 3% à un peu à un peu plus de 11%, soit un gain de seulement 8%.

Si l'on peut penser que l'accompagnement de l'effet de marché peut constituer une stratégie efficace pour rendre plus sûr le véhicule utilitaire, il serait dommageable que les équipements de sécurité de base tels que air-bag et ABS constituent des éléments différentiels de concurrence par le prix. Il est pour cela nécessaire que l'ensemble des constructeurs proposent en série ces équipements de base.

Sur le véhicule comme moyen de travail

Tab 13 : la charge utile du véhicule est-elle connue ?

	nb.	fréq.
oui	2660	64.8%
non	1306	31.8%
non réponse	137	3.3%
total	4103	100%

Tab 14 : existe-t-il une procédure permettant d'évaluer la charge transportée ?

	nb.	fréq.
oui	707	17.2%
non	3231	78.7%
non réponse	165	4%
total	4103	100%

La connaissance et la gestion de la charge.

Si l'enquête nous montre que la charge utile du véhicule est plutôt connue du conducteur (65%) (Tab 13), elle nous indique dans le même temps que les procédures permettant d'évaluer la charge transportée sont peu présentes (17%) (Tab 14).

On peut en déduire que le risque de surcharge est réel, ce qui est confirmé par d'autres sources, en particulier par les contrôles effectués par les forces de l'ordre.

Il faut être conscient du fait que, dans les situations de travail réelles, il n'y a aucun moyen simple d'évaluer la charge d'un VUL. Ceci est problématique, car la surcharge rend le véhicule dangereux, en particulier en dégradant fortement ses capacités de freinage.

La solution à cette difficulté pourrait être recherchée par la mise en place d'un témoin automatique de surcharge qui permette de s'affranchir des contraintes d'une évaluation au cas par cas de la charge transportée.

Tab 15 : le véhicule est-il équipé d'une séparation cabine-zone de chargement ?

	nb.	fréq.
oui	3209	78.2%
non	838	20.4%
non réponse	56	1.4%
total	4103	100%

La paroi de séparation.

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. Dans l'échantillon elle est présente dans presque 80% des cas (Tab 15), mais la nature de l'enquête ne permet pas de savoir si elle est adaptée ou pas à la charge transportée. C'est donc plus son adaptation que sa présence qui pose problème. Cette notion d'adaptation est complexe, du fait de la grande diversité de la nature des charges et de leurs mouvements possibles en cas de choc. Il faut également noter que cette notion d'adaptation de la paroi est indissociable de la question de l'arrimage des charges, et que les solutions à proposer doivent associer ces deux paramètres pour une sécurité optimale.

Tab 16 : le véhicule est-il équipé d'un dispositif d'arrimage de charge ?

	nb.	fréq.
oui	2059	50.2%
non	1807	44%
non réponse	237	5.8%
total	4103	100%

Tab 17 : les modes opératoires de fixation de la charge existent-ils ?

	nb.	fréq.
oui	598	14.6%
non	3262	79.5%
non réponse	243	5.9%
total	4103	100%

L'arrimage des charges.

Etant donnée l'importance de l'arrimage des charges pour la sécurité du conducteur et des passagers, le résultat de l'enquête a de quoi inquiéter. Les dispositifs d'arrimage ne sont présents que dans la moitié des cas (Tab 16), il est à craindre qu'ils soient peu utilisés car les modes opératoires sont défectueux (14,6%) (Tab 17).

Tab 18 : le véhicule est-il équipé d'un aménagement de fourgon, casiers de rangement ?

	nb.	fréq.
oui	1614	39.3%
non	2265	55.2%
non réponse	224	5.5%
total	4103	100%

L'aménagement du fourgon et les casiers de rangement.

Cet aménagement est faiblement réalisé (39%) (Tab 18), et on ne connaît pas son degré d'adaptation au besoin

Tant pour la paroi de séparation que pour l'arrimage des charges et l'aménagement intérieur du VUL le constat montre que la situation n'est pas satisfaisante. Des voies de progrès peuvent être recherchées dans trois directions :

- *développement d'études à l'INRS pour définir les spécifications techniques des parois de séparation, des systèmes d'arrimage et des dispositifs d'aménagement intérieur, ceci en lien avec des travaux de normalisation qui pourraient se développer au niveau du CERN ou de l'ISO ;*
- *sensibilisation des utilisateurs par des actions de communication montrant l'importance de ces différents éléments pour la sécurité du conducteur et des passagers ;*
- *formation des salariés à l'usage rationnel des VUL, donc à la gestion de la charge, en particulier dans le cadre de dispositifs tels que le « post-permis professionnel » .*