



**Prévenir le risque routier professionnel**

**COMITE DE PILOTAGE POUR LA PREVENTION  
DU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL**

**GROUPE COMMUN DE CONCERTATION  
VEHICULE UTILITAIRE LEGER (GCC VUL)**

**Annexes du Rapport final**

**AVRIL 2009**

- 1) - Glossaire
- 2) - Liste des membres du GCC VUL et composition du Bureau (au 31/12/08)
- 3) - Calendrier et ordres du jour des réunions de travail des différentes instances du GCC VUL
- 4) - Liste des personnes qualifiées entendues en séance plénière ou devant les groupes de travail
- 5) - « Les véhicules utilitaires légers en 2006 »  
(SESP Infos rapides n° 349 – Avril 2008 – Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire)
- 6) - Exemples de réglementations applicables à différents types de véhicules
- 7) - Etude du BGF\* pour une sécurité optimale des camionnettes  
(\* Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, organisme allemand de prévention, de recherche et d'assurances dans les transports)
- 8) - Etude du RACE\* sur les équipements de sécurité ESP/ESC pour les VUL  
(\* Royal Automóvil Club de España)
- 9) - Carnets de suivi utilisés par La Poste
- 10) - Carnets de suivi utilisés pour l'opération « AJC PRO » : accès au permis B par la conduite accompagnée sur VUL pendant l'apprentissage professionnel
- 11) - Guide « Choisir son VUL »  
(Document édité par l'Institut National de Recherche et de Sécurité (INRS - ED 6046)
- 12) - Le point sur les avancées par rapport au Livre Blanc et les positions des acteurs

# Annexe n° 1

## LE GLOSSAIRE

**ABS** : Anti-Blockierung System/ Système de freinage antiblocage des roues  
**AFIL/LDWS** : Alerte de Franchissement Involontaire de Ligne/Lane Departure Warning Systems  
**AFU** : Aide au Freinage d'Urgence  
**Airbag** : Coussin gonflable de sécurité  
**ASR** : Acceleration Slip Regulation / Système antipatinage des roues  
**AT/MP** : Accident du Travail/Maladie Professionnelle  
**BGF** : BerufsGenossenschaft für Fahrzeughaltungen  
**CCMSA** : Caisse Centrale de la Mutualité Sociale Agricole  
**CISR** : Comité Interministériel de Sécurité Routière  
**CNAMTS** : Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés  
**CNRACL** : Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales  
**CRAM** : Caisse Régionale d'Assurance Maladie  
**DGT\*** : Direction Générale du Travail  
**DSCR** : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières  
**DRP** : Direction des Risques Professionnels  
**DRT\*** : Direction des Relations du Travail  
**DTT\*\*** : Direction des transports terrestres  
**ESP/ESC + LAC** : Electronic Stability Program ou Système de contrôle électronique de la trajectoire, (aussi appelé ESC pour Electronic Stability Control), couplé au Load Adaptive Control, système de régulation adaptée à la charge transportée  
**GCC VUL** : Groupe Commun de Concertation Véhicule Utilitaire Léger  
**IGTT** : Inspection Générale du Travail des Transports  
**INRS** : Institut National de Recherche et de Sécurité  
**ISO** : International Standardisation Organisation  
**LVV** : Limiteur Volontaire de Vitesse  
**OVE** : Observatoire du Véhicule d'Entreprise  
**PL** : Poids Lourds  
**PTAC** : Poids Total Autorisé en Charge  
**MSA** : Mutualité Sociale Agricole  
**NF** : Norme Française  
**RACE** : Real Automóvil Club de España  
**RSI** : Régime Social des Indépendants  
**TPMS** : Tire Pressure Monitoring System, système de contrôle de la pression des pneus  
**VI** : Véhicule Industriel  
**VP** : Véhicule Particulier  
**VU** : Véhicule Utilitaire  
**VUL** : Véhicule Utilitaire Léger

-----  
(\*): La Direction Générale du Travail (DGT) a pris la suite de la DRT (Direction des Relations du Travail) en 2006

\*\* La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer a pris la suite de la DTT.

## Annexe n° 2

### Les 79 membres du GCC VUL (au 31/12/2008) et la composition de son Bureau

Abbatucci Raymond ([raymond.abbatucci@axa-corporatesolutions.com](mailto:raymond.abbatucci@axa-corporatesolutions.com))

Archambault Thierry ([csiam@csiam-fr.org](mailto:csiam@csiam-fr.org))

Aubel Daniel ([daniel.aubel@agf.fr](mailto:daniel.aubel@agf.fr))

Barbier Bruno ([bruno.barbier@laposte.fr](mailto:bruno.barbier@laposte.fr))

Baron Laurent ([laurent.baron@inrs.fr](mailto:laurent.baron@inrs.fr))

Battochi Franck ([franck.batocchi@mpsa.com](mailto:franck.batocchi@mpsa.com))

Bernon Jack ([j.bernon@anact.fr](mailto:j.bernon@anact.fr))

Birraux Dominique ([birraux@siege.colas.fr](mailto:birraux@siege.colas.fr))

Blais Patrick ([patrick.blais@interieur.gouv.fr](mailto:patrick.blais@interieur.gouv.fr))

Blanc Florence ([florence.blanc@arval.fr](mailto:florence.blanc@arval.fr))

Bois Pierre-Emmanuel ([pebois@unep-fr.org](mailto:pebois@unep-fr.org))

Bonfils Francine ([francine-bonfils@mnh.fr](mailto:francine-bonfils@mnh.fr))

Bouhris Claudine ([claudine.bourhis@developpement-durable.gouv.fr](mailto:claudine.bourhis@developpement-durable.gouv.fr))

Boutet Alain ([fntriledelfrance@fntr.fr](mailto:fntriledelfrance@fntr.fr))

Boyer Hélène ([h.boyer@fhf.fr](mailto:h.boyer@fhf.fr))

Brendel Philippe ([philippe.brendel@observatoire-vehicule-entreprise.com](mailto:philippe.brendel@observatoire-vehicule-entreprise.com))

Cabanes Ariel ([ariel.cabanes@fr.michelin.com](mailto:ariel.cabanes@fr.michelin.com))

Cartron Françoise ([mairie.artigues@fr.oleane.com](mailto:mairie.artigues@fr.oleane.com))

Castel Paul ([dg.conference@chru-strasbourg.fr](mailto:dg.conference@chru-strasbourg.fr))

Chazeau André ([andre.chazeau@developpement-durable.gouv.fr](mailto:andre.chazeau@developpement-durable.gouv.fr))

Cheyne Jean Pierre ([jean-pierre.cheyne@bn-auto.com](mailto:jean-pierre.cheyne@bn-auto.com))

Cordier Jérôme ([jerome.cordier@unostra.com](mailto:jerome.cordier@unostra.com))

Cottet Philippe ([lcp@laconduitepreventive.fr](mailto:lcp@laconduitepreventive.fr))

Curtil Alain ([alain.curtil@renault-trucks.com](mailto:alain.curtil@renault-trucks.com))

De Saint Germain Stéphanie ([stephanie.de-saint-germain@ccfa.fr](mailto:stephanie.de-saint-germain@ccfa.fr))

Delleville Christophe ([christophe.delleville@mpsa.com](mailto:christophe.delleville@mpsa.com))

Dewitte Jean-Dominique ([jean-dominique.dewitte@chu-brest.fr](mailto:jean-dominique.dewitte@chu-brest.fr))

Dubois Laure ([ldubois@e-tlf.com](mailto:ldubois@e-tlf.com))

Dubois Marie-Claude ([mcdubois@anfh.asso.fr](mailto:mcdubois@anfh.asso.fr))

Duneufjardin Alain ([alain.duneufjardin@wanadoo.fr](mailto:alain.duneufjardin@wanadoo.fr))

Dutartre Jean-Claude ([jean-claude.dutartre@carcoserco.org](mailto:jean-claude.dutartre@carcoserco.org))

Etienne Pascal ([pascal.etienne@travail.gouv.fr](mailto:pascal.etienne@travail.gouv.fr))

Farès Nadim ([nadim.fares@caissedesdepots.fr](mailto:nadim.fares@caissedesdepots.fr))

Fassenot Thierry ([thierry.fassenot@cnamts.fr](mailto:thierry.fassenot@cnamts.fr))

Fleury Gérard ([gerard.fleury@inrs.fr](mailto:gerard.fleury@inrs.fr))

Fouilleroux Véronique ([fouillerouxv@national.ffbatiment.fr](mailto:fouillerouxv@national.ffbatiment.fr))

Gamot Martine ([martine.gamot@groupama.com](mailto:martine.gamot@groupama.com))

Genot Anne ([anne.genot@cnamts.fr](mailto:anne.genot@cnamts.fr))  
Gillet Christine ([christine.gillet@agglo-plainecentrale94.fr](mailto:christine.gillet@agglo-plainecentrale94.fr))  
Grand-Clément Philippe ([philippe.grand-clement@fnar.fr](mailto:philippe.grand-clement@fnar.fr))  
Guibert Jean-Paul ([jean-paul.guibert@renault.com](mailto:jean-paul.guibert@renault.com))

Halbard-Genet Céline ([celine.halbard-genet@renault.com](mailto:celine.halbard-genet@renault.com))  
Hubert Franck ([franck.hubert@laposte.fr](mailto:franck.hubert@laposte.fr))  
Huère Jean-François ([jeanfrancois.huere@mpsa.com](mailto:jeanfrancois.huere@mpsa.com))

Jenart Paul ([pjenart@sortimo.fr](mailto:pjenart@sortimo.fr))  
Johansson Thomas ([thomas.johansson@modul-system.com](mailto:thomas.johansson@modul-system.com))  
Jouanne François ([francois.jouanne@cram-normandie.fr](mailto:francois.jouanne@cram-normandie.fr))

Karsenti Brigitte ([brigitte.karsenti@developpement-durable.gouv.fr](mailto:brigitte.karsenti@developpement-durable.gouv.fr))

Langlet Richard ([r.langlet@capeb.fr](mailto:r.langlet@capeb.fr))  
Le Coz Jean-Yves ([jean-yves.le-coz@renault.com](mailto:jean-yves.le-coz@renault.com))  
Le Fèvre Emmanuelle ([emmanuelle.le-fevre@developpement-durable.gouv.fr](mailto:emmanuelle.le-fevre@developpement-durable.gouv.fr))  
Le Gall Hervé ([hlegall@gp2r.fr](mailto:hlegall@gp2r.fr))  
Le Roux Jean-François ([jean-francois.le-roux@equipement.gouv.fr](mailto:jean-francois.le-roux@equipement.gouv.fr))  
Leblanc Gérard ([gerard.leblanc@mnfct.fr](mailto:gerard.leblanc@mnfct.fr))  
Leroy Daniel ([dmleroywanadoo.fr@wanadoo.fr](mailto:dmleroywanadoo.fr@wanadoo.fr))  
Lesouef Christian ([lesouefc@fnfp.fr](mailto:lesouefc@fnfp.fr))

Molina Alain ([amolina@firstlogistic.fr](mailto:amolina@firstlogistic.fr))  
Motary Christian ([motary@siege.colas.fr](mailto:motary@siege.colas.fr))

Palacio Roland ([rpalacio@cnpa.fr](mailto:rpalacio@cnpa.fr))  
Payet Gérard ([g.payet@anhf-asso.fr](mailto:g.payet@anhf-asso.fr))  
Peralta Jean-Louis ([jlperalta@ergonomie-conseil.fr](mailto:jlperalta@ergonomie-conseil.fr))  
Perrichon Chantal ([chantal.perrichon@lip6.fr](mailto:chantal.perrichon@lip6.fr))  
Piccoli Robert ([robert.piccoli@developpement-durable.gouv.fr](mailto:robert.piccoli@developpement-durable.gouv.fr))  
Ploquin Gérald ([geraldploquin@aol.com](mailto:geraldploquin@aol.com))  
Poisson Patrice ([patrice.poisson@laposte.fr](mailto:patrice.poisson@laposte.fr))  
Poquet Hervé ([herve.poquet@daimler.com](mailto:herve.poquet@daimler.com))

Renard Olivier ([olivier.renard@fraikin.fr](mailto:olivier.renard@fraikin.fr))  
Rigal Daniel ([drigal@e-tlf.com](mailto:drigal@e-tlf.com))  
Robert Jean-Claude ([psre@wanadoo.fr](mailto:psre@wanadoo.fr))  
Robinet Jean-Pierre ([jp.robinet@vehixel.com](mailto:jp.robinet@vehixel.com))  
Rouland Michel ([michel.rouland@caissedesdepots.fr](mailto:michel.rouland@caissedesdepots.fr))

Siméon Christophe ([christophe.simeon@cram-nordest.fr](mailto:christophe.simeon@cram-nordest.fr))  
Stamenoff Michel ([michel.stamenoff@sdservices.fr](mailto:michel.stamenoff@sdservices.fr))

Tavel Philippe ([p.tavel@modul-system.fr](mailto:p.tavel@modul-system.fr))  
Thibaut Eric ([eric.thibaut@dgt.travail.gouv.fr](mailto:eric.thibaut@dgt.travail.gouv.fr))  
Tourne Mathias ([tourne.mathias@ccmsa.fr](mailto:tourne.mathias@ccmsa.fr))

Von Dungern Sébastien ([sebastien.vondungern@sdservices.fr](mailto:sebastien.vondungern@sdservices.fr))

Walspeck Véronique ([veronique.walspeck@fr.bosch.com](mailto:veronique.walspeck@fr.bosch.com))

Zdroui Henri-Bernard ([henri-bernard.zdroui@ge.com](mailto:henri-bernard.zdroui@ge.com))

## **Composition du Bureau**

**Président** : Nadim Farès (CNRACL)

**Membres** : Pascal Etienne (Ministère du travail) ; Thierry Fassenot (CNAMTS) ; Michèle Levanti, puis Emmanuelle Le Fèvre (Direction de la sécurité et de la circulation routière) ; Eric Thibaut (Ministère du travail) ; Mathias Tourne (CCMSA).

## Annexe n° 3

### Calendrier et ordres du jour des réunions de travail des différentes instances du GCC VUL

Types de réunions	Date	Ordre du jour	Documents envoyés
Plénière	19/09 - 2007	Mission et calendrier	Composition du Bureau
Bureau	08/10 – 2007	Méthodes de travail et calendrier des réunions.	
Bureau	22/11 - 2007	Liste des membres du GCC VUL ; Les groupes de travail : les trois rapporteurs et composition	Calendrier définitif Proposition de noms des rapporteurs des groupes de travail et lancement des inscriptions
Bureau	20/12 – 2007	Définition des priorités et des objectifs de travail des groupes ; Liste des rapporteurs.	Texte de la présentation des problématiques du VUL devant le CNT par Thierry Fassenot.
Groupe Technique	29/01 – 2008	Thèmes à traiter et répartition des tâches	La définition du VUL par l'INRS
Groupe Réglementation	29/01 – 2008	Les thèmes à traiter et répartition des tâches	Le VUL équipement de travail : les implications
Groupe Usage Professionnel	30/01 – 2008	Thèmes à traiter et répartition des tâches	L'état des travaux après le Livre Blanc de 2007
Bureau	30/01 – 2008	Analyse des premières réunions des groupes de travail	Envoi des comptes rendus à tous les membres du GCC VUL.
Bureau	27/02 – 2008	Préparation de la réunion plénière et de son ordre du jour. Calendrier du bureau	Appel à intervenants sur des points particuliers de l'ordre du jour de la prochaine plénière
Plénière	26/03 – 2008	Les travaux des groupes de travail ; Expériences et analyses des professionnels ; Création d'un groupe Transversal sur le VUL en tant qu'équipement de travail.	Les équipements de sécurité des nouveaux Kangoo de Renault ; L'action de l'assureur AXA pour les VUL ; La démarche globale de Renault Trucks pour les VI applicable aux VUL.
Bureau	26/03 – 2008	Analyse de la réunion plénière ; Ordre du jour du Groupe Transversal Equipement de travail.	Envoi des comptes rendus aux membres du GCC VUL ; Sollicitations auprès de nouveaux intervenants.
Groupe Transversal Equipement de travail	25/04 – 2008	Le VUL équipement de travail	Présentation générale des problèmes soulevés
Bureau	25/04 – 2008	Evaluation des résultats	Liste des intervenants

		de la réunion du Groupe Transversal	aux prochaines réunions des groupes de Travail.
<b>Groupe Technique</b>	14/05 – 2008	Les travaux du Groupe Transversal Equipement de travail ; Liste des équipements de sécurité de série ou en option sur les VUL ; Exemple de politique commerciale de loueurs et de constructeurs ; Expériences et analyses utiles en Allemagne et en Espagne.	Le domaine technique réglementaire des VP en Europe et le calendrier ; Les équipements de sécurité des nouvelles gammes VUL de PSA ; La politique de sécurité du loueur ARVAL ; La sécurité active et passive des VUL vue par l'Automobile Club d'Espagne (RACE).
<b>Groupe Réglementation</b>	14/05 – 2008	Les travaux du Groupe Transversal Equipement de travail ; Le contrôle technique ; Les questions liées à la retenue des charges et à l'aménagement ; La mise au point d'un témoin de surcharge ; Le VUL et le transport de marchandise en ville.	Les travaux en faveur de la normalisation dans les VUL et les projets ISO et NF pour la cloison de séparation et les points d'ancrage, leur résistance aux freinages d'urgence ; Etude de Michelin sur l'adaptation des pneus en fonction des VUL.
<b>Groupe Usage Professionnel</b>	15/05 – 2008	Les travaux du Groupe Transversal Equipement de travail ; Le carnet de suivi ; L'aptitude médicale à la conduite et le référentiel des compétences à la conduite.	Etude du suivi du parc VUL COLIPOSTE par la CRAM Aquitaine ; Enquête 2007 de Bosch et TNS-SOFRES sur la politique des flottes en termes de sécurité routière et d'équipement (et notamment ESP).
<b>Bureau</b>	15/05 – 2008	Projet de calendrier pour le second semestre Collaboration avec le BGF allemand ; Ordre du jour de la réunion plénière.	Projet de calendrier ; Demande envoyée à Mme Karsenti d'être le rapporteur d'un Groupe Transversal Transport de marchandises à créer.
<b>Plénière</b>	25/06 – 2008	Travaux des groupes ; L'expérience du BGF ; Les travaux du second semestre 2008.	Usage professionnel du VUL en milieu urbain ; Calendrier des réunions du second semestre.
<b>Bureau</b>	26/06 – 2008	Analyse de la réunion plénière ; Premiers échanges sur le rapport à mi parcours.	Participation du Bureau au séminaire du COPIL .
<b>Bureau</b>	03/07 – 2008	Création d'un Groupe Transversal Transport	Envoi des comptes rendus de la réunion

		de marchandises ; Elaboration du plan du rapport à mi-parcours.	plénière aux membres. Appel à inscription pour le Groupe Transversal.
<b>Bureau</b>	24/07 – 2008	Rédaction du rapport à mi-parcours	Envoi de la version de travail du rapport
<b>Bureau</b>	12/09 – 2008	Adoption du rapport à mi-parcours ; Ordres du jour des réunions des groupes.	Remise du rapport à mi-parcours au COPIL ; Envoi aux membres du texte BGF (en français).
<b>Groupe Technique</b>	09/10 – 2008	Séminaire du COPIL et rapport à mi-parcours ; Les aménagements ; Le témoin de surcharge.	Etude du BGF sur l'optimisation de la sécurité active, passive et du chargement
<b>Bureau</b>	09/10 – 2008	Bilan du séminaire du COPIL	Nouvelle composition du Bureau
<b>Groupe Usage Professionnel</b>	09/10 – 2008	Séminaire du COPIL et rapport à mi-parcours ; Contenu et usage du carnet de suivi des VUL	Procédure nationale de La Poste pour habiliter le conducteur et vérifier ses compétences à la conduite d'un VUL.
<b>Groupe Réglementation</b>	10/10 – 2008	Séminaire du COPIL et rapport à mi-parcours ; La formation post-permis	Les travaux de l'INRS et des CRAM sur le cahier des charges pour l'achat d'un VUL.
<b>Groupe Transversal Transport de marchandises</b>	10/10 – 2008	Le transport pour compte d'autrui ou le VUL à la place du PL dans le transport léger.	
<b>Bureau</b>	28/10 – 2008	Préparation de la prochaine plénière ; Premiers échanges sur le projet de rapport final.	Envoi des comptes rendus des réunions aux membres. Projet de calendrier et de budget pour 2009
<b>Intergroupes</b>	28/11 – 2008	Cahier des charges pour l'achat d'un VUL et recueil des bonnes pratiques pour l'usage (en collaboration avec le BGF allemand).	
<b>Bureau</b>	18/12 - 2008	Préparation du rapport final ; Calendrier et plan de travail 2009.	Contacts avec le BGF pour mise sur pied d'une collaboration avec le bureau du GCC.
<b>Plénière</b>	19/12 - 2008	Projet de rapport final et conclusion des travaux ; Décision d'envoi aux membres du GCC VUL du projet de rapport final avant présentation au COPIL, fin avril 09,	Envoi début 2009 des derniers comptes rendus des travaux du GCC VUL.

		pour remarques et corrections souhaitées	
<b>Bureau</b>	08/01 - 2009	Préparation du rapport final	
<b>Bureau</b>	05/02 - 2009	Suite de la préparation du rapport final	
<b>Bureau</b>	12/02 - 2009	Suite de la préparation du rapport final	Envoi des comptes rendus des dernières réunions aux membres.
<b>Bureau</b>	18/03 - 2009	Suite de la préparation du rapport final	Envoi du projet de rapport final à tous les membres du GCC VUL avec demande de leurs ultimes corrections en retour avant le 01/04/09
<b>Bureau</b>	16/04 - 2009	Adoption de la version finale du rapport après modifications suite aux retours des membres	Envoi de la version finale du rapport à tous les membres et remise au COPIL

## Annexe n° 4

### Liste des personnes qualifiées entendues en séances plénières ou devant les groupes de travail

Prénom	Nom	Organisme	Fonction	Thèmes traités
Raymond	ABBATUCCI	AXA Corporate Solutions	Ingénieur prévention automobile	Les assureurs et la prise en compte des bonnes pratiques en matière de prévention et de sécurité des VUL
Laurent	BARON	INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité)	Chef du projet Risque Routier	Définition générale du VUL et rédaction en coopération avec les CRAM, d'un cahier des charges pour l'achat
Philippe	BRENDEL	OVE (Observatoire du Véhicule d'Entreprise)	Directeur	La politique de promotion de la sécurité de ARVAL et des loueurs longue durée
Ariel	CABANES	Groupe Michelin	Direction des Affaires Publiques	Problématiques de sécurité du pneu sur les VUL
Jean-Pierre	CHEYNET	BNA (Bureau de Normalisation Automobile)	Directeur	La norme ISO sur la cloison de séparation du VUL et les points d'ancrage, ainsi que la possibilité de créer une norme NF
Alain	CURTIL	Renault Trucks	Relations Clients France – Direction du Marketing	Démarche globale en matière de sécurité des PL. Son adaptation au VUL
Véronique	FOUILLEROUX	FFB (Fédération Française du Bâtiment)	Chef du département prévention-conditions de travail	Implications légales et réglementaires de la classification du VUL en équipement de travail
Christian	FELTEN	BGF (BerufsGenossenschaft für Fahrzeughaltungen) organisme allemand d'assurance et de prévention des risques routiers dans les transports	Directeur	Guide de conseils et de bonnes pratiques à l'intention des chefs d'entreprises et des gestionnaires de parcs pour une camionnette plus sûre.
Jean-Paul	GUIBERT	Renault SA	Chef du service réglementation technique VU	L'évolution de la réglementation technique au niveau européen et son

				calendrier
Franck	HUBERT	La Poste	Ingénieur sécurité et prévention des risques - Direction des Ressources Humaines et des Relations Sociales à la Direction Prévention Santé et Sécurité au Travail	Procédure nationale d'habilitation à la conduite des VUL et de vérification des compétences en matière de maîtrise du véhicule de La Poste
Jean-François	HUERE	PSA Peugeot Citroën	Direction Juridique des Relations Institutionnelles et de l'Audit	Les bases techniques des VUL comparées à celles des VP et la politique commerciale VUL
Brigitte	KARSENTI	DGT des Transports	Directrice Régionale	Usage professionnel urbain du VUL dans le transport de marchandises
Sandrine	PARADIS	CRAM Aquitaine	Ingénieur conseil	Mise en place d'un carnet de suivi dans le parc Coliposte de Bordeaux/Armagnac
Véronique	WALSPECK	Bosch	Directrice Marketing ESP	Enquête sur les politiques de flottes en termes de sécurité routière et d'équipements en France (2007)

## **Annexe n° 5**

### **Les véhicules utilitaires légers en 2006**

(SESP Infos rapides n° 349 – Avril 2008/ Ministère  
de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de  
l'aménagement du territoire)



N° 349 - Avril 2008

## Les véhicules utilitaires légers en 2006

Début 2006, 5,5 millions de véhicules utilitaires légers sont en service. Ces véhicules (camionnettes, y compris les dérivés de voitures particulières, immatriculées en France, de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes) parcourent en un an 77 milliards de kilomètres, soit presque quatre fois plus que les 441 000 véhicules utilitaires lourds immatriculés en France pour un potentiel<sup>1</sup> instantané de transport (exprimé en tonnes), deux fois inférieur. Cela représente une hausse de 6 % du kilométrage total par rapport à 2001. En moyenne, cependant, le kilométrage par véhicule est pratiquement stable (15 200 km/an). Le parc détenu par les particuliers représente 38 % du parc et continue d'augmenter.

### Un parc de véhicules toujours en progression pour un âge et un kilométrage qui se stabilisent

Début 2006, 5 499 000 véhicules utilitaires légers sont en service, dont 5 085 000 utilisés, compte tenu des immobilisations de longue durée. C'est 12,5 fois plus que le parc de véhicules lourds

(camions et tracteurs routiers). Entre 2001 et 2006, le parc en service des véhicules utilitaires légers progresse de près de 2 % par an soit la même hausse qu'entre 1997 et 2001. Ce sont les véhicules de 1,5 tonne à

2,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) qui augmentent le plus (+ 8 %) tandis que ceux inférieurs à 1,5 tonne de PTAC diminuent de près de 8 %.

SESP  
Infos rapides

### Évolution du parc en service selon la classe de PTAC

millier de véhicules et %

Classes de PTAC (en tonnes)	01/01/92	01/01/97	01/01/01	01/01/06	En moyenne annuelle		
					97/92	01/97	06/01
Moins de 1,5 t	2 206	2 296	2 019	1 349	0,8	-3,2	-7,8
1,5 t à 2,5 t	934	1 338	1 734	2 564	7,5	6,7	8,1
2,6 t à 3,4 t	562	462	671	917	-3,8	9,8	6,5
3,5 t	446	535	561	669	3,7	1,2	3,6
<b>Total</b>	<b>4 148</b>	<b>4 631</b>	<b>4 985</b>	<b>5 499</b>	<b>2,3</b>	<b>1,9</b>	<b>1,9</b>

Source : MEEDDAT/SESP, enquêtes VUL

L'âge moyen des véhicules est de 8,4 ans au début 2006. Il est stable par rapport à 2001 alors qu'il avait tendance à augmenter dans les enquêtes précédentes.

Le kilométrage moyen effectué par les véhicules utilitaires légers (15 200 kilomètres) au cours de l'année précédente est quasiment inchangé par rapport

à 2001 (15 300 kilomètres). Ce kilométrage se stabilise à partir de 1997, après avoir progressé entre 1987 et 1992.

<sup>(1)</sup> Le potentiel instantané de transport représente la charge maximale théorique que pourraient emporter les véhicules en service.

Les 244 000 camions de PTAC supérieur à 3,5 tonnes et de moins de 15 ans (avec ou sans remorque de tous âges) et 197 000 tracteurs routiers de moins de 15 ans (avec des semi-remorques de tous âges) ont effectué en 2005 21,4 milliards de véhicules-kilomètres.



## Le fourgon ordinaire est la carrosserie la plus fréquente mais la part des dérivés de voitures particulières augmente

La carrosserie principale demeure le « fourgon ordinaire » (73 % du parc) mais sa part est moins importante qu'en 2001. Le nombre de dérivés de voitures particulières s'accroît des deux tiers, soit un effectif de 994 000 véhicules et leur part passe de 12 à 18 %. A l'exception des bennes basculantes qui représentent 3,5 %

et les plateaux 3 %, la part des autres carrosseries ne dépasse pas 1 % du parc en service.

Les caractéristiques techniques moyennes de ces véhicules pouvant être conduits avec le permis B (permis de tourisme) varient peu en général. La charge utile moyenne d'un véhicule utilitaire léger

augmente légèrement (de 0,7 tonne à 0,8 tonne), soit un potentiel instantané de transport du parc en service de 4,4 millions de tonnes de charge utile. Près des trois quarts des véhicules ne dépassent pas une tonne de charge utile.

## Des véhicules roulant plutôt en agglomération

Les véhicules utilitaires légers sont habituellement utilisés en agglomération (89 % du parc), sur route ou autoroute (86 %) et beaucoup moins sur site fermé (8 %). Un même véhicule peut être utilisé sur plusieurs

types de trajet.

La quasi-totalité des véhicules (99 %) réalisent plutôt des trajets locaux dans un rayon de 150 kilomètres, 22 %, des trajets nationaux à plus de 150 kilomètres et seulement 2 %, des

trajets internationaux. Un même véhicule peut là aussi être utilisé aussi bien sur un trajet local que national ou international.

## Le gazole : principal carburant des VUL

Entre 2001 et 2006, le nombre des véhicules fonctionnant au gazole continue de progresser à peu près au même rythme (+ 4 % par an) qu'entre 1997 et 2001, malgré un parc déjà très majoritaire de véhicules fonctionnant au gazole. La part du gazole atteint 88 % et augmente de près de 10 points. La plus forte progression du parc « gazole » concerne les véhicules de 1,5 à 2,5 tonnes de PTAC (+ 20 % en

croissance annuelle). Les véhicules de 3,5 tonnes sont quasiment tous des véhicules Diesel (99 %).

Corrélativement, le parc des véhicules fonctionnant au supercarburant poursuit son recul en 2006 (- 10 % par an depuis 2001). Le supercarburant sans plomb 95 est le plus utilisé (8 % du parc de véhicules en 2006). Le sans plomb 98 ne représente que 2 % du parc des VUL. Le nombre de véhicules fonctionnant

avec d'autres carburants est négligeable.

La consommation moyenne des véhicules roulant au gazole ou au supercarburant se situe autour de 8,5 litres aux 100 kilomètres.

Les parcours moyens sont plus longs pour les véhicules fonctionnant au gazole (16 200 kilomètres) que pour ceux roulant au supercarburant (7 200 kilomètres).

### Parc utilisé selon la nature du carburant et le PTAC

millier de véhicules

Classes de PTAC (en tonnes)	Nature du carburant					Total
	Gazole	Super sans plomb 95	Super sans plomb 98	GPL ou bicarburant	Autres carburants (1)	
Moins de 1,5 t	786	314	90	5	27	1 222
1,5 t à 2,5 t	2 260	83	16	15	6	2 380
2,6 t à 3,4 t	832	22	4	2	2	862
3,5 t	614	3	3	1	0	621
<b>Total</b>	<b>4 492</b>	<b>422</b>	<b>113</b>	<b>23</b>	<b>35</b>	<b>5 085</b>

(1) Super ARS (anti récession de soupape) pour l'essentiel, GNV, électricité et autres

Source : MEEDDAT/SESP, Enquête VUL

### Consommation moyenne selon la nature du carburant et le PTAC

l/100km, GNV : kg/100 km

Classes de PTAC (en tonnes)	Nature du carburant					
	Gazole	Super sans plomb 95	Super sans plomb 98	Super ARS	GPL ou bicarburant	GNV (Gaz naturel pour véhicule)
Moins de 1,5 t	6,8	8,0	7,5	8,1	8,2	9,3
1,5 t à 2,5 t	7,6	9,0	9,4	///	10,0	8,1
2,6 t à 3,4 t	10,4	11,9	///	///	16,9	///
3,5 t	11,9	///	///	///	16,4	///
<b>Total</b>	<b>8,6</b>	<b>8,4</b>	<b>8,3</b>	<b>9,1</b>	<b>10,4</b>	<b>8,6</b>

Source : MEEDDAT/SESP, enquête VUL



## Véhicules professionnels : plus d'un sur quatre dans la construction, 4 % dans les transports

Le parc des véhicules des professionnels - entreprises individuelles, sociétés y compris établissements publics à caractère industriel ou commercial, administrations et associations - augmente, entre 2001 et 2006, de 0,8 % par an. Il représente 62 % du parc total de véhicules utilitaires légers. L'âge moyen des véhicules des professionnels diminue légèrement (6,3 ans contre 6,8). La construction est toujours le secteur professionnel utilisant le plus les véhicules utilitaires légers (28 % du parc

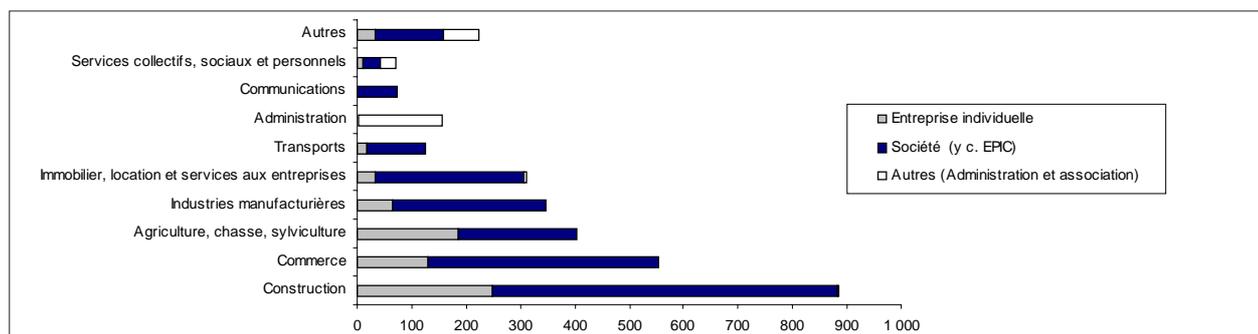
utilisé par les professionnels) et augmente son parc de 22 % par rapport à 2001. Les autres secteurs grands utilisateurs sont le commerce (18 %), l'agriculture, sylviculture et pêche (13 %), l'industrie manufacturière (11 %) et l'immobilier, location et services aux entreprises (10 %).

Le secteur des transports ne représente que 4 % du parc et son poids recule du fait d'une progression limitée à 2 % par rapport à 2001. L'âge moyen de ces véhicules s'accroît légèrement : 5,4 ans contre 5 ans en 2001. Parmi les 125 000

véhicules du secteur, 54 % sont utilisés par les entreprises de transports routiers de marchandises (de proximité ou interurbains), 20 % par des entreprises de manutention, d'entreposage, de services portuaires, aéroportuaires, de messagerie, fret express et 7 % par des entreprises de déménagement et de location de véhicules avec conducteur. 69 % des véhicules utilitaires appartenant à des professionnels sont utilisés par des sociétés et 23 % par des entreprises individuelles.

## Parc utilisé en 2006 par les professionnels selon le secteur d'activité et la situation de l'utilisateur

millier de véhicules



Source : MEEDDAT/SESP, enquête VUL

## Le kilométrage moyen des professionnels est en légère hausse

Le total des kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires légers des professionnels progresse de 6 % entre 2001 et 2006, soit 1,2 % par an. Cette hausse provient pour les deux tiers de la croissance du parc (+ 4 %) et pour un tiers seulement de l'intensification de l'usage des véhicules. En effet, ils parcourent 18 400 kilomètres en moyenne en 2006 soit une augmentation de 2 % par rapport à 2001. Le secteur de la construction est le principal contributeur à la hausse du kilométrage total et du parc.

Les parcours moyens les plus importants se trouvent dans le secteur des transports (30 400 kilomètres)

malgré un kilométrage moyen en baisse d'environ 8 %. Dans ce secteur, le kilométrage total parcouru diminue alors que le parc augmente. Viennent ensuite, les secteurs de l'industrie manufacturière, du commerce et de l'immobilier, location et services aux entreprises avec une moyenne de 21 000 kilomètres. Dans le secteur de la construction, le kilométrage moyen est proche de la moyenne des professionnels (18 500 kilomètres).

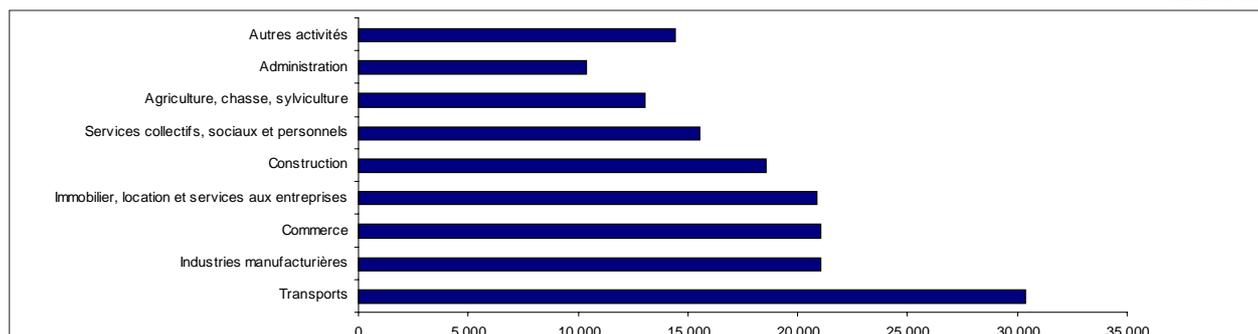
Mais ces moyennes par activité masquent des résultats contrastés selon qu'il s'agit d'entreprises individuelles ou de sociétés. Ceci est notamment vrai pour les transports :

30 400 kilomètres, avec 45 400 kilomètres pour les entreprises individuelles et 28 200 kilomètres pour les sociétés (y compris EPIC).

Dans le secteur limité aux transports routiers de marchandises de proximité, interurbains, de déménagement et de location de camions avec conducteur, les véhicules réalisent un kilométrage annuel moyen de 38 200 kilomètres. Les parcours moyens sont plus longs pour les véhicules fonctionnant au gazole (19 100 kilomètres pour les professionnels) que pour ceux roulant au supercarburant (9 200 kilomètres).

## Parcours annuel moyen en 2006 par véhicule appartenant à des professionnels

kilomètres



Source : MEEDDAT/SESP, enquête VUL

## Seulement 43 % des véhicules des professionnels sont utilisés pour le transport de marchandises

64 % des véhicules des professionnels servent au transport de biens autres que des marchandises pour motifs professionnels (transport d'outillage, de matériaux ou d'échantillons pour le travail, de gravats), 58 % aux autres déplacements non professionnels<sup>1</sup> et

seulement 43 % au transport de marchandises (livraison ou ramassage et transport de marchandises pour compte d'autrui ou pour compte propre).

Pour les entreprises de transports routiers de marchandises, 25 % servent aux déplacements du

domicile au lieu de travail, 67 % au transport de marchandises, 23 % aux transports d'autres biens pour motifs professionnels, 30 % aux autres déplacements professionnels et 4 % aux déplacements non professionnels.

### Les types d'utilisation selon le motif de déplacement

Situation	Motif de déplacement						Total (réponses multiples)
	Domicile au lieu de travail	Transport de marchandises pour motifs professionnels	Transport d'autres biens pour motifs professionnels	Autres déplacements professionnels	Déménagements	Déplacements non professionnels	
Professionnels	36	43	64	58	1	7	<b>210</b>
Particuliers	16	2	3	2	0	93	<b>116</b>
<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>41</b>	<b>37</b>	<b>1</b>	<b>40</b>	<b>175</b>

Source : MEEDDAT/SESP, enquête VUL

### Près de 40 % du parc utilisé appartient à des particuliers

Le parc détenu par les particuliers est en hausse entre 2001 et 2006, soit 2,3 % par an et représente 38 % de l'ensemble du parc utilisé en 2006 contre 36 % en 2001 et 34,4 % en

1992. L'âge moyen des véhicules s'accroît légèrement, passant de 11,1 ans en 2001 à 11,8 en 2006. Plus de la moitié du parc réservé à un usage exclusivement non professionnel est

partagé entre les retraités (35 %) et les ouvriers (22 %). Les employés et professions intermédiaires possèdent 18 % du parc.

### Légère baisse du kilométrage moyen parcouru par les particuliers

93 % des véhicules des particuliers servent pour des déplacements non professionnels (activités ménagères ou domestiques, loisirs, tourisme, ...) et 16 % pour des déplacements du domicile au lieu de travail (usages non exclusifs).

Le kilométrage moyen parcouru par

les véhicules des particuliers est de 10 000 kilomètres début 2006. Il était de 10 500 kilomètres au début 2001. Les retraités roulent en moyenne moins que les autres catégories et parcourent environ 7 500 kilomètres par an, soit moins qu'en 2001. Les ouvriers parcourent en moyenne plus

de kilomètres qu'en 2001, 11 800 kilomètres contre 11 000.

Les parcours moyens des véhicules des particuliers fonctionnant au gazole atteignent 10 900 kilomètres et seulement 6 000 kilomètres pour ceux roulant au supercarburant.

<sup>1</sup> Par rapport à l'enquête 2001, des transferts ont pu avoir lieu entre le transport d'autres biens pour motif professionnel et les autres déplacements professionnels. La formulation des questions étant légèrement différente.

L'enquête sur les véhicules utilitaires légers (VUL) concerne le transport réalisé par les véhicules utilitaires de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes, immatriculés en France et de moins de 20 ans. Sont exclus du champ de l'enquête : les véhicules à moteur non immatriculés dans les séries normales (véhicules militaires, des domaines, etc.), les voitures particulières, les remorques et les semi-remorques. Les fourgonnettes dérivées de voitures particulières ayant certaines caractéristiques et homologuées pour des raisons fiscales en tant que véhicules utilitaires, font partie du champ de l'enquête.

L'enquête est effectuée par sondage auprès d'environ 25 000 véhicules pour une population totale de 6 200 000 véhicules. Environ 15 000 questionnaires sont exploitables. Pour chacun des véhicules de l'échantillon, l'interrogation porte sur l'utilisation globale qui en est faite pendant l'année 2005 ainsi que sur deux jours d'une semaine de mars 2006. L'unité statistique est le véhicule enquêté auquel correspond un questionnaire.

L'enquête réalisée par voie postale en mars 2006 permet d'établir des statistiques de parc, de trafic et de consommation de carburant. De plus, l'activité des utilisateurs des véhicules utilitaires légers est décrite ainsi que l'usage de ces véhicules.

C'est un complément à l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM). En effet, celle-ci couvre annuellement le champ des transports routiers de marchandises effectués par les véhicules utilitaires lourds immatriculés en France : camions et tracteurs routiers de poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes et de moins de quinze ans.

Les enquêtes précédentes sur les véhicules utilitaires légers ont couvert les années 1981, 1986, 1991, 1996 et 2000. Le champ de l'enquête 2000 incluait les véhicules de moins de 3 tonnes de charge utile et de poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes.

Pour en savoir plus :

Annie DELORT - Tél : 01 40 81 17 60  
Mél : annie.delort@developpement-durable.gouv.fr

## **Annexe n° 6**

### **Exemples de réglementations applicables à différents types de véhicules**

(Document à venir)

-----

## **Annexe n° 7**

### **Etude du BGF pour une sécurité optimale des camionnettes**

(Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen,  
organisme allemand de prévention, de recherche et  
d'assurances dans les transports)

(Document déjà en possession des membres du GCC VUL. Etait joint aux  
comptes-rendus des travaux)

Document disponible sur demande à l'adresse électronique suivante :  
**[jrt.autocom@wanadoo.fr](mailto:jrt.autocom@wanadoo.fr)**

-----

## **Annexe n° 8**

### **Etude du RACE\* sur la sécurité active et passive des véhicules utilitaires légers**

(\* Royal Automóvil Club de España)

(Document déjà en possession des membres du GCC VUL. Etait joint aux  
comptes-rendus des travaux)

Document disponible sur demande à l'adresse électronique suivante :  
**[jrt.autocom@wanadoo.fr](mailto:jrt.autocom@wanadoo.fr)**

## **Annexe n° 9**

### **Carnets de suivi utilisés par La Poste**



## Liste des vérifications avant départ et de la bonne réalisation des manoeuvres élémentaires pour la conduite des quatre roues à moteur de La Poste

Ces vérifications sont réalisées sous la responsabilité du directeur d'établissement ou de service :

- lorsque l'audit de conduite ne peut être réalisé à temps, avant délivrance de l'habilitation à conduire
- par un agent désigné par le directeur d'établissement ou de service et titulaire de l'habilitation à conduire permanente (pour la catégorie concernée par l'habilitation en cours).

**Objectif** : vérifier la maîtrise du véhicule de La Poste, que l'agent va utiliser.

Matériel nécessaire :

- le véhicule que l'agent devra conduire
- 4 cônes de signalisation ou équivalent.

Tenue à proscrire : claquettes, tongs.

Présentation des documents de bord :

- permis de conduire, valide
- certificat d'immatriculation
- attestation et vignette d'assurance
- vignette antipollution
- talon taxe sur les automobiles
- vignette de contrôle technique, si nécessaire
- constat amiable
- le (A) à apposer à l'arrière du véhicule, si jeune conducteur (moins de 2 ans de permis)
- si transport de courrier/colis : lettre de voiture  
ou  
bulletin d'itinéraire et part 115 (valeurs déclarées) ou 118 (contenants).

Prise en charge du véhicule à l'arrêt :

L'agent désigné par le directeur d'établissement ou de service montre et fait effectuer si possible à l'agent à habilitier les manoeuvres indiquées :

- comment régler le poste de conduite (siège, volant, rétroviseurs, ceinture de Sécurité)
- comment démarrer le véhicule selon ses spécificités (essence, diesel, électrique, GPL)

- comment alimenter le véhicule en carburant, selon le type de carburant utilisé
- l'emplacement de la jauge d'huile, le contrôle du niveau et le mode de remplissage en indiquant le type d'huile utilisée
- le maniement des feux et des essuie-glaces.

Contrôles élémentaires indispensables :

L'agent, désigné par le directeur d'établissement ou de service, montre à l'agent à habilitier les contrôles à effectuer régulièrement :

- état de la carrosserie
- ouverture / fermeture des portes
- pneus (usures, pression)
- roue de secours et accessoires de remplacement (cric, manivelle)
- feux (codes, phares, clignotants, de recul, stop, de brouillard, de gabarit si existants)
- niveau de carburant
- huile moteur
- huile de direction assistée
- liquide frein
- liquide de refroidissement
- liquide lave-glace
- batterie (sauf si sans entretien).

Maîtrise du véhicule :

L'agent à habilitier doit effectuer, en temps réel et dans un endroit sécurisé, les manoeuvres suivantes entre les cônes de signalisation ou équivalent :

- accélération / freinage
- demi-tour
- marche arrière de 20 mètres en ligne droite
- stationnement en épi (marche arrière)
- stationnement en créneau à gauche
- stationnement en créneau à droite  
avec prise en compte du gabarit (notamment la hauteur).

Si l'agent est en difficulté, cette étape de vérification s'arrête. L'agent ne peut être habilité sans formation préalable.

L'agent désigné par le directeur d'établissement ou de service rappelle :

- la répartition de la charge
- la stabilité du chargement
- le maintien de la visibilité (rétroviseurs et vitres latérales).

À l'issue de ces exercices, l'agent désigné par le directeur d'établissement ou de service émet un avis écrit à ce dernier.

## **Annexe n° 10**

### **Carnets de suivi utilisés pour l'opération AJC PRO : accès au permis B par la conduite accompagnée sur VUL pendant l'apprentissage professionnel**

Nom de l'entreprise : \_\_\_\_\_  
 Immatriculation : \_\_\_\_\_  
 Modèle : \_\_\_\_\_  
 Chargement : PV/G1 \_\_\_\_\_  
 PTAC/F2 \_\_\_\_\_  
 PTRAF/F3 \_\_\_\_\_

## VERIFICATIONS FREQUENTES

tous les 15 jours ou 1000 km

### Niveaux :

par transparence :	Fait	Date :	Commentaires :
liquide de lave-glace	<input type="checkbox"/>	.....	.....
liquide de refroidissement	<input type="checkbox"/>	.....	.....
liquide de frein	<input type="checkbox"/>	.....	.....
par jauge :			
niveau d'huile	<input type="checkbox"/>	.....	.....
liquide de batterie	<input type="checkbox"/>	.....	.....

### Visibilité, propreté :

vitres	<input type="checkbox"/>	.....	.....
rétroviseurs	<input type="checkbox"/>	.....	.....
essuie-glaces	<input type="checkbox"/>	.....	.....
plaques immatriculation	<input type="checkbox"/>	.....	.....

### Pneumatiques :

Contrôle des pressions	<input type="checkbox"/>	.....	.....
avant D :		arrière D :	.....
avant G :		arrière G :	.....
roue de secours :			
Contrôle des usures	<input type="checkbox"/>	.....	.....
avant D :		arrière D :	.....
avant G :		arrière G :	.....
roue de secours :			

### Eclairage :

Feux de route	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Feux de croisement	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Feux de position	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Feux avant de brouillard	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Feux arrière de brouillard	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Feux de détresse	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Clignotants	<input type="checkbox"/>	.....	.....
Plaque immatriculation	<input type="checkbox"/>	.....	.....

**Pas de défaut**

**L'entreprise autorise le véhicule à circuler**

**Défaut non bloquant**

**Défaut bloquant**

**L'entreprise n'autorise pas le véhicule à circuler**

**Date et Signature :**

### Quelques infractions

Transport, détention, usage d'appareil destiné à déceler ou perturber les contrôles	1000 €	2 points	3 ans		
Conduite sans respect des restrictions d'usage mentionnées sur le permis de conduire	135 €	3 points	3 ans		
Conduite en état alcoolique (≥ 0,25mg/l et < 0,4mg/l dans l'air expiré ou ≥ 0,5g/l et < 0,8g/l dans le sang)	130 €	6 points	3 ans		
Conduite en état alcoolique (≥ 0,10mg/l et < 0,4mg/l dans l'air expiré ou ≥ 0,2g/l et < 0,8g/l dans le sang) par conducteur d'un véhicule de transport en commun	135 €	6 points	3 ans		
Refus de priorité	135 €	4 points	3 ans		
Non-respect de l'arrêt au feu rouge ou au stop	135 €	4 points	3 ans		
Circulation en sens interdit	135 €	4 points	3 ans		
Non-respect de la distance de sécurité entre deux véhicules	135 €	3 points	3 ans		
Excès de vitesse ≥ 50km/h	1500 €	6 points	3 ans		
Excès de vitesse ≥ 40 et < 50 km/h	125 €	4 points	3 ans		
Excès de vitesse ≥ 30 et < 40 km/h	125 €	3 points	3 ans		
Excès de vitesse ≥ 20 et < 30km/h	125 €	2 points	3 ans		
Excès de vitesse < 20 km/h avec limitation ≥ 50 km/h	125 €	1 point	3 ans		
Excès de vitesse < 20 km/h avec limitation < 50 km/h	88 €	1 point	3 ans		
Défaut de maîtrise de la vitesse	135 €				
Dépassements dangereux	135 €	3 points	3 ans		
Franchissement de ligne continue	135 €	3 points	3 ans		
Chevauchement de ligne continue	135 €	1 point	3 ans		
Circulation en dehors de la chaussée ou sur voie réservée à d'autres catégories de véhicules	135 €				
Défaut de port de ceinture de sécurité	135 €	3 points			
Défaut de gilet et de triangle à bord du véhicule	135 €				
Circulation avec un pneumatique détérioré	135 €				
Manquer en circulation d'un véhicule sans visite technique périodique	135 €				
Arrêt ou stationnement gênant ou abusif	135 €				
Arrêt ou stationnement dangereux	135 €	3 points	3 ans		
Stationnement interdit	11 €				
Changement important de direction sans avertissement préalable	35 €	5 points	3 ans		
Usage d'un téléphone tenu en main par conducteur d'un véhicule en circulation	35 €	2 points			
Non présentation des papiers (permis, carte grise)	11 €				
Défaut d'assurance	3750 €				

NOM :

Prénom :

INFOS UTILES

**Chargement :**

PTAC/F2 : . t Poids du véhicule équipé : . t

Je peux charger : . t

**Encombrement :**

largeur : . m longueur : . m hauteur : . m

**Pneumatiques / Pressions recommandées pour VUL chargé**

Pression avant : Pression arrière :

**Prochain contrôle technique :**

le :

**Date d'expiration assurance :**

le :

**Prochaine vidange :**

km :

**Vérification :**

**Niveaux** (lave-glace, huile...)

**Fait**

**Commentaires :**

**Visibilité, propreté** (vitres, essuie-glace, plaques...)

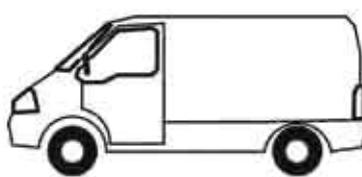
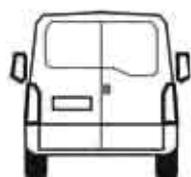
**Eclairage** (Feux, clignotants)

**Gilet(s) et triangle**

**RELEVÉ VISUEL** (marquez les défauts apparents)

du véhicule

des pneumatiques



J'ai constaté avant de partir

**Véhicule pris**  
le : ...../...../.....



Pas de défaut



Défaut(s) non bloquant(s)



Défaut(s) bloquant(s)

à : .....h.....

Je peux utiliser ce véhicule

Je le(s) signale avant d'utiliser ce véhicule

Je le(s) signale, je n'utilise pas ce véhicule

Kilométrage départ : .....

J'ai constaté pendant la mission

Kilométrage arrivée : .....

Date et Signature :

NOM :

Prénom :

INFOS UTILES

**Chargement :**

PTAC/F2 : . t Poids du véhicule équipé : . t

Je peux charger : . t

**Encombrement :**

largeur . m longueur . m hauteur . m

**Pneumatiques / Pressions recommandées pour VUL chargé**

Pression avant . Pression arrière .

**Prochain contrôle technique :**

le : .

**Date d'expiration assurance :**

le : .

**Prochaine vidange :**

km : .

**Vérification :**

**Niveaux** (lave-glace, huile...)

**Fait**

**Commentaires :**

**Visibilité, propreté** (vitres, essuie-glace, plaques...)

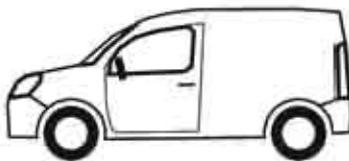
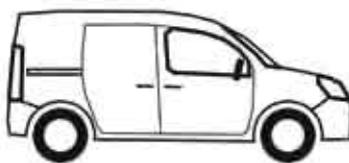
**Eclairage** (Feux, clignotants)

**Gilet(s) et triangle**

**RELEVÉ VISUEL** (marquez les défauts apparents)

**du véhicule**

**des pneumatiques**



J'ai constaté avant de partir

**Véhicule pris**  
le : ...../...../.....



Pas de défaut

Je peux utiliser ce véhicule



Défaut(s) non bloquant(s)

Je le(s) signale avant d'utiliser ce véhicule



Défaut(s) bloquant(s)

Je le(s) signale, je n'utilise pas ce véhicule

à : .....h.....

Kilométrage départ : .....

J'ai constaté pendant la mission

Kilométrage arrivée : .....

Date et Signature :

NOM :

Prénom :

INFOS UTILES

**Chargement :**

PTAC/F2 : . t Poids du véhicule équipé : . t

Je peux charger : . t

**Encombrement :**

largeur . m longueur . m hauteur . m

**Pneumatiques / Pressions recommandées pour VUL chargé**

Pression avant : Pression arrière :

**Prochain contrôle technique :**

le :

**Date d'expiration assurance :**

le :

**Prochaine vidange :**

km :

**Vérification :**

**Niveaux** (lave-glace, huile...)

**Fait**

**Commentaires :**

**Visibilité, propreté** (vitres, essuie-glace, plaques...)

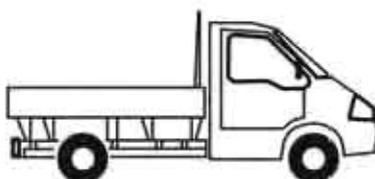
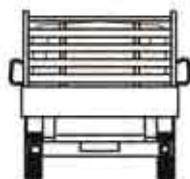
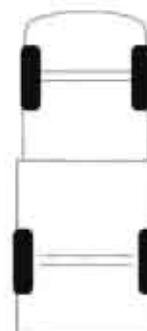
**Eclairage** (Feux, clignotants)

**Gilet(s) et triangle**

**RELEVÉ VISUEL** (marquez les défauts apparents)

du véhicule

des pneumatiques



J'ai constaté avant de partir

**Véhicule pris**  
le : ...../...../.....  
à : .....h.....

Pas de défaut  
Je peux utiliser ce véhicule

Défaut(s) non bloquant(s)  
Je le(s) signale avant d'utiliser ce véhicule

Défaut(s) bloquant(s)  
Je le(s) signale, je n'utilise pas ce véhicule

Kilométrage départ : .....

J'ai constaté pendant la mission

Kilométrage arrivée : .....

Date et Signature :

## **Annexe n° 11**

### **Guide « Choisir son VUL »**

(Document édité par l'Institut National de Recherche et de Sécurité  
INRS - ED 6046)

**(Document à venir)**

## **Annexe n° 12**

### **Le point sur les avancées par rapport au Livre Blanc et les positions des acteurs**

#### **POINT N° 1 – L'évaluation du risque routier**

Le Livre Blanc souhaitait sensibiliser les employeurs à la nécessité d'intégrer le risque routier dans le document unique. Depuis, un site Internet [www.risqueroutierprofessionnel.fr](http://www.risqueroutierprofessionnel.fr) a vu le jour et un plan d'évaluation et d'action du risque routier (Quizz PEDRO) a été développé. De nombreuses entreprises, notamment des PME, ont également pris cette question du risque routier professionnel en compte lors de la rédaction ou de la mise à jour de leur document unique, accompagnées par les régimes de protection sociale qui ont travaillé sur un document spécifique largement diffusé auprès des employeurs.

Le GCC VUL estime aujourd'hui qu'il convient de mettre à la disposition de toutes les parties concernées un document plus explicite, plus complet, basé sur la brochure publiée en Allemagne par le BGF. Il s'agit d'actualiser et d'étendre les préconisations et les conseils déjà énoncés. Une collaboration étroite entre les éditeurs allemands et les organismes sociaux français est souhaitée par le GCC VUL et devrait permettre la sortie d'une version revue et corrigée, qui pourrait avoir vocation européenne et pas seulement franco-allemande.

#### **POINT N° 2 – Le contrôle technique**

Le livre Blanc appelait à un contrôle technique annuel pour les VUL. Cette périodicité plus courte était justifiée par des conditions d'exploitation plus dures, une fréquence d'utilisation plus soutenue et un kilométrage parcouru plus élevé que pour la moyenne des voitures particulières astreintes à un contrôle biennal après la quatrième année de mise en circulation.

Aucun progrès n'a été enregistré dans ce domaine et la réglementation est restée en l'état, alors même que le bilan est toujours plus négatif pour les VUL. En 2007, dernier rapport d'activité du contrôle technique publié par l'UTAC, le taux de contre visite obligatoire pour les VUL est systématiquement plus élevé que pour les VP, dans toutes les catégories d'âge. Au terme des quatre premières années, il s'établit à 10,92 % (13 % en 2005) contre 5,60 % (7 % en 2005) seulement pour les voitures particulières et, par exemple, à 17,51 % (18 % en 2005) contre 11,05 % (11,50 % en 2005), pour les véhicules entre 5 et 7 ans d'ancienneté.

En conséquence, le GCC VUL ne peut que réitérer la préconisation d'un contrôle technique annuel dès la seconde année de mise en circulation – ou à chaque échéance d'un kilométrage qui pourrait être fixé à 25/30 000 km - pour les utilitaires légers et souhaiter l'enrichissement de son contenu, dans une démarche s'apparentant, par exemple, à ce qui existe pour les véhicules sanitaires ou les taxis. Ainsi, à l'état d'usure des pneumatiques déjà pris en compte, viendraient s'ajouter leur adaptation et leur conformité avec le type d'utilisation professionnelle déclarée. De même les dispositifs d'arrimage et les points d'ancrage des charges, l'état de la cloison de séparation, la fixation des aménagements montés après acquisition du véhicule, devraient figurer sur la liste des points à vérifier. Le non respect de certaines caractéristiques pourrait déclencher une obligation de réparation avec contre visite.

Enfin, tout nouvel équipement de sécurité qui viendrait à être rendu obligatoire sur les VUL, du type notamment de l'ABS, du témoin de pression des pneus, de charge ou de surcharge, etc., devrait être ajouté à la liste des éléments à contrôler périodiquement.

Le GCC VUL demande donc aux Pouvoirs Publics, une modification du code de la route pour rendre obligatoire la périodicité annuelle – ou à échéance kilométrique - des contrôles techniques des VUL et ajouter les nouveaux points à contrôler.

### **POINT N° 3 – L'arrimage des charges**

Le Livre Blanc proposait de définir et de publier une norme internationale sur l'arrimage des charges transportées et les systèmes de retenue à bord des VUL, s'inspirant de la norme allemande DIN 75 410, déjà existante. Ce processus, entamé en 2006, a abouti fin 2008 à une norme ISO portant sur le dimensionnement et la résistance des points d'amarrage, ainsi que sur la présence obligatoire et les caractéristiques techniques minimales d'une cloison de séparation entre l'habitacle et la zone de chargement.

Le GCC VUL recommande l'inscription de ce point à l'homologation des véhicules N1 dans le cadre de la réglementation européenne.

### **POINT N° 4 – Le carnet de suivi**

Le Livre Blanc prônait la mise en place d'un carnet de suivi pour chaque VUL, destiné à conserver la trace des défauts apparents et à préciser les responsabilités des parties en présence, employeurs et salariés, tant dans l'usage que dans l'entretien du véhicule.

Si de nombreuses grandes entreprises, on l'a vu par exemple avec La Poste, mais aussi avec diverses PME ont, effectivement, créé de tels outils de prévention et de sécurité, le bilan général est encore relativement peu étoffé.

Le GCC VUL préconise l'écriture d'un document type commun à tous les VUL et toutes les entreprises, comprenant notamment le rappel des principales obligations du Code de la route et du Code du travail, des caractéristiques du véhicule, notamment la charge utile réellement disponible et la pression à maintenir dans les pneumatiques et rappelant à l'utilisateur son obligation de signaler par écrit tous les dysfonctionnements qu'il aurait pu constater.

Le GCC VUL recommande également qu'un carnet de suivi signale expressément que le VUL est mis à disposition du salarié en parfait état de propreté et de fonctionnement et que celui-ci a la charge de le conserver dans cet état, de surveiller et de vérifier systématiquement l'usure des pneus, les capacités de freinage, ainsi que les fonctions liées à la visibilité, la signalisation et l'éclairage du véhicule, notamment.

Pour le GCC VUL, une modification du Code du travail est recommandée pour mettre l'ensemble des acteurs économiques au même niveau d'obligations, sinon de procéder par le biais d'une préconisation générale interprofessionnelle.

### **POINT N° 5 – Les pneumatiques**

Le Livre Blanc estimait que les pneumatiques étaient un des principaux éléments de sécurité, mais qu'ils ne faisaient l'objet de quasiment aucun contrôle régulier de la pression de

gonflage et qu'ils supportaient en règle générale des charges très au-delà des normes réglementaires.

Etait alors souhaitée une meilleure prise en compte des pneumatiques dans la gestion des risques routiers par l'entreprise et le salarié, incluant le choix, tant à l'achat qu'en seconde monte d'enveloppes adaptées au véhicule, à l'usage qui en est fait, aux conditions météorologiques et routières rencontrées dans certaines zones géographiques. Depuis, de nombreuses initiatives allant dans cette direction ont été recensées, tant par les partenaires sociaux que par les fédérations professionnelles, qui ont été intégrées dans les chartes tripartites signées avec la Sécurité Routière et les Assureurs Sociaux.

Le GCC VUL préconise l'inscription du TPMS, ou système de contrôle de pression des pneumatiques, à l'homologation des véhicules N1 de la réglementation européenne afin que cet équipement soit obligatoirement présent en série sur les VUL commercialisés. De plus, les acteurs concernés (constructeurs, manufacturiers, aménageurs, distributeurs, loueurs, préventeurs, fédérations professionnelles et organismes sociaux, sont invités à rédiger des guides à l'usage des décideurs et des utilisateurs, pour rappeler l'importance du facteur pneumatique dans la prévention du risque routier et pour intégrer les critères susmentionnés dans un cahier des charges d'acquisition du VUL, actuellement en cours d'élaboration.

#### **POINT N° 6 – Les airbags**

Pour le Livre Blanc, il convenait de généraliser la présence d'airbags, ou coussins gonflables, pour le ou les passagers, comme pour le conducteur et de le prévoir en série sur tous les VUL commercialisés.

La difficulté liée à la possibilité souvent offerte sur les VUL d'accueillir 2 passagers à côté du chauffeur et donc d'installer un coussin gonflable adapté à toutes les configurations est aujourd'hui techniquement résolue. Il existe en effet désormais, des airbags d'un volume suffisant, au déclenchement programmé en fonction du type de choc et s'adaptant à l'espace à protéger.

Les débats au sein du GCC VUL ont permis d'aboutir à un consensus entre les constructeurs, les décideurs et les utilisateurs en faveur d'un système de protection et de retenue (ceintures à limiteur de pression et airbags) offrant un niveau de sécurité équivalent pour toutes les personnes à bord.

En conséquence, le GCC VUL préconise l'inscription de ces équipements à l'homologation des véhicules N1 de la réglementation européenne afin qu'ils soient obligatoirement présents en série sur les VUL commercialisés. Dans l'attente, une mesure temporaire dans le cadre de la réglementation nationale, pourrait être envisagée.

#### **POINT N° 7 – L'ABS**

Pour les rédacteurs du livre Blanc, la généralisation de l'ABS d'origine sur tous les VUL commercialisés était un impératif.

Depuis, une directive européenne a prévu d'y parvenir au plus tard en 2011 sur les VP et inclut, pour la première fois, les VUL dans le champ d'application de cette mesure.

Le GCC VUL ne peut que se féliciter de cette décision et soutenir la proposition de couplage du système ABS avec l'AFU, aide au freinage d'urgence, technique complémentaire qui, sans équipement électronique supplémentaire, vient renforcer la sécurité des véhicules.

### **POINT N° 8 – L'ESP/ESC**

A l'instar de l'ABS, le Livre Blanc préconisait la généralisation du système électronique de contrôle de la trajectoire (ESP ou ESC) sur l'ensemble des gammes de VUL commercialisées en France.

Les débats du GCC VUL ont mis en lumière la nécessité de doter ces équipements d'une amélioration technique qui tienne compte de la spécificité des véhicules utilitaires, dont le poids total roulant et la disposition des éléments transportés dans le compartiment de chargement, sont appelés à des variations de grande amplitude. La nouvelle fonction LAC (Load Adaptive Control), d'adaptation de la correction de trajectoire en fonction de la charge transportée ne peut qu'avoir un effet positif sur la sécurité.

En conséquence, le GCC VUL préconise l'inscription de ces équipements à l'homologation des véhicules N1 de la réglementation européenne afin qu'ils soient obligatoirement présents en série sur les VUL commercialisés. Dans l'attente, une mesure temporaire dans le cadre de la réglementation nationale, pourrait être envisagée.

### **POINT N° 9 – Le témoin de surcharge**

Le Livre Blanc souhaitait voir se développer un système automatique d'évaluation de la surcharge sur les VUL.

Le GCC VUL n'a pas vocation à examiner les aspects techniques d'une telle préconisation. Il ne peut que confirmer, en tant que préventeur, la nécessité de la présence d'un tel équipement d'origine sur les VUL et son apport à la sécurité globale des professionnels, mais aussi de tous les usagers du domaine public routier. Toutefois, les travaux du GCC VUL ont montré que cet objectif se heurtait à des difficultés bien réelles, les constructeurs ne parvenant pas encore à concevoir un système simple, au fonctionnement fiable et aux évaluations précises. De surcroît, il est apparu indispensable, au préalable, de se mettre d'accord sur le type exact des informations demandées, à savoir le dépassement éventuel du PTAC de chaque véhicule.

Le GCC VUL a demandé aux constructeurs d'accélérer, autant que faire se peut, leurs travaux de mise au point de cet équipement et s'est félicité des avancées constatées, notamment auprès de certaines entreprises qui procèdent actuellement à des essais de précision et de fiabilité d'un témoin de surcharge directement sur leurs flottes.

Aussitôt homologué, le témoin de surcharge devrait être proposé à l'homologation des véhicules N1 de la réglementation européenne afin qu'il soit ensuite obligatoirement présent en série sur les VUL commercialisés. Dans l'attente, une mesure temporaire dans le cadre de la réglementation nationale, pourrait être envisagée.

### **POINT N° 10 – Les aménagements**

Le livre Blanc demandait à ce que soit définies des recommandations techniques précises pour favoriser la réalisation d'aménagements plus sûrs dans la zone de chargement des VUL, afin

que les salariés ne soient pas exposés inutilement au risque de sur-accident provoqué par le matériel transporté, lequel en cas de freinage d'urgence ou d'accident, peut devenir un projectile lorsqu'il est mal arrimé ou pas arrimé du tout.

Les membres du GCC VUL sont unanimement convenus de la dangerosité de ces éléments et du besoin d'une coopération plus étroite entre constructeurs et aménageurs. Ils se sont félicités de l'adoption de la norme ISO pour la cloison de séparation et les points d'ancrage des charges ;

Le GCC VUL recommande d'institutionnaliser l'échange d'informations entre les parties concernées, notamment par l'accessibilité directe de l'aménageur au dossier technique du constructeur comportant les informations sur la localisation, les caractéristiques et les capacités de retenue des points d'ancrage pour les aménagements l'arrimage des charges. De plus, il recommande l'inscription obligatoire sur le certificat d'immatriculation propre à chaque véhicule, de la charge utile restant réellement disponible après tout aménagement.

### **POINT N° 11 – Le post permis professionnel**

Le Livre Blanc préconisait de passer du concept de conduite à celui d'usage professionnel des VUL, pour permettre au salarié d'acquérir les compétences nécessaires à son usage rationnel et sûr.

Les débats du GCC VUL ont permis d'aboutir à un consensus quant à la spécificité de la conduite d'un VUL, par rapport à un VP notamment, mais également à la spécificité d'un usage professionnel. Et si des controverses subsistent sur la forme à donner à ces recommandations, ces réflexions ont conduit à souhaiter la définition et la rédaction d'un référentiel minimal de compétences communes à tous les métiers. En perspective se profile l'éventuelle nécessité de décliner les référentiels, par la suite, en fonction des grands corps de métiers concernés, voire même pour quelques métiers très particuliers.

Le GCC VUL souhaite que ces compétences soient reconnues aux salariés et qu'il soit procédé à leur évaluation sous la responsabilité du chef d'entreprise. Il demande que soit testée sans plus attendre, la mise en place de l'autorisation de conduite dans certaines entreprises pour permettre d'aboutir ensuite à des préconisations générales.

### **En conclusion,**

Au-delà des 12 propositions contenues dans le Livre Blanc, les travaux du GCC VUL ont permis d'aborder également des thèmes nouveaux, comme l'accessibilité du véhicule, les options de sécurité adaptées à certains types d'exploitation des VUL et proposées par les constructeurs, les carrossiers ou les aménageurs.

De même, le besoin d'un cahier des charges destiné aux décideurs, mais aussi aux utilisateurs, pour les aider dans leur choix d'un véhicule répondant clairement aux exigences professionnelles exprimées et aux préconisations de sécurité du GCC VUL, a été pris en compte. Il fait l'objet d'une publication rédigée par les représentants de l'INRS, les préventeurs de la CNAMTS et des CRAM, sous le titre de « Choisir son VUL », éditée par l'INRS (ED 6046).

De surcroît, une réunion Intergroupe s'est engagée dans la rédaction d'un guide général des bonnes pratiques, en coopération avec un institut allemand de sécurité des véhicules utilitaires légers, le BGF.

De premiers échanges au sein des groupes de travail ont porté sur la question des indicateurs de comportement routier, le chronotachygraphe et les boîtes noires, la télétransmission et la télécommunication entre le conducteur d'un VUL et son employeur, thèmes qui demandent encore bien des efforts de concertation et de réflexion.

Enfin, de manière plus générale, le GCC VUL a souhaité qu'à l'avenir, les VUL soient également concernés par l'ensemble de la réglementation de sécurité en constante évolution, que la Communauté européenne programme pour tous les VP.