

**Comité de pilotage pour la prévention  
du risque routier professionnel**

---

# Rapport

---

# Final

---

**AVRIL 2009**

---

**GROUPE COMMUN DE CONCERTATION  
VEHICULE UTILITAIRE LEGER**



**Prévenir le risque routier professionnel**

---

# SOMMAIRE

---

## **1. Le contexte**

---

Le Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel  
L'action « Pour un VUL plus sûr »

## **2. Le Groupe commun de concertation**

---

La mission  
Le fonctionnement

## **3. Les travaux du groupe**

---

Le bilan quantitatif  
Le constat et les premières orientations  
Les retours d'expériences et les problématiques de terrain

## **4. Les exigences communes de sécurité**

---

Dans le cadre d'un usage professionnel du VUL  
Dans le cadre d'un usage privé du VUL

## **5. Le VUL, un équipement de travail ?**

---

Le contexte  
La définition d'un équipement de travail  
Les propositions  
Les avantages et les inconvénients

## **6. La mise en œuvre des exigences**

---

Au niveau communautaire  
Au niveau du Code de la route  
Au niveau du Code du travail  
Au niveau des bonnes pratiques reconnues par les partenaires sociaux

## **7. La position des acteurs et les actions proposées**

---

La voie réglementaire garantit un traitement équitable, mais prend du temps  
Les préventeurs se doivent d'agir maintenant  
Les engagements envisageables

## **8. Conclusion**

---

---

# 1 – Le contexte

---

## **Le Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel**

---

Compte tenu de la part importante prise dans les accidents du travail par les accidents routiers dans leur ensemble, une politique de prévention a été mise en place depuis plusieurs années dont les principales étapes ont été les suivantes :

- En 1999 une charte nationale entre la délégation interministérielle à la sécurité routière (DSCR) et la branche AT/MP de la CNAMTS a été signée. Dès lors une collaboration étroite s'est instaurée entre l'Etat et la Sécurité sociale (régime général) pour mieux prévenir les accidents routiers du travail.
- En 2001 a été créé par arrêté interministériel le « Comité national de pilotage pour la prévention du risque routier encouru par les salariés ».
- Deux nouvelles étapes ont été franchies avec l'élargissement du partenariat, en 2006 au régime agricole (CCMSA) et au régime des collectivités locales (CNRACL) et, en 2008, au régime social des indépendants (RSI).

Désormais devenu le « Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel » (COFIL), il est force de proposition pour plus de 22 millions de professionnels couverts par les quatre régimes associés.

Dès 2001, le Comité de pilotage s'est penché sur la définition d'un code de bonnes pratiques, première formalisation de mesures de prévention spécifiques au

risque routier professionnel. Sur cette base les partenaires sociaux du régime général ont adopté respectivement en 2003 et 2004, deux textes pour la prévention du risque routier en mission et pour celle du risque routier de trajet. Largement diffusé depuis, en particulier auprès des grandes entreprises et des organisations professionnelles, ce code de bonnes pratiques a été repris dans le cadre des chartes tripartites signées par les grandes entreprises du régime général avec la Sécurité routière et la CNAMTS.

En 2007, le conseil d'administration de la CNRACL a officiellement adopté ces deux textes, demandant aux collectivités locales de les intégrer dans leur politique de prévention du risque routier professionnel.

Ces guides de bonnes pratiques constituent également le fondement de l'action de prévention du risque routier pour les autres régimes associés au sein du comité de pilotage.

Il propose d'agir sur :

### **Le management des déplacements.**

La priorité est de réduire le nombre et la fréquence des déplacements pour diminuer l'exposition au risque. Il faut ensuite préparer au mieux les déplacements.

### **Le management du parc de véhicules**

La sécurité a un prix, celui des équipements de sécurité et des systèmes d'assistance à la conduite. Il faut encore maintenir les véhicules dans un excellent état de fonctionnement, mais aussi s'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire.

**Le management des communications.** L'usage du téléphone, mais également des systèmes de navigation (GPS) lors des déplacements, doit répondre à des règles de sécurité qui doivent être précisées aux utilisateurs. Téléphoner au volant, même avec un kit « mains libres », met en jeu la vigilance du conducteur et constitue par conséquent une plus grande exposition au risque d'accident.

**Le management des compétences.** La conduite n'est pas le « premier » métier de tous ceux qui prennent la route dans le cadre de leurs missions professionnelles. Des plans de formation à la conduite et à l'usage des véhicules dans le cadre professionnel, mais également aux gestes de premiers secours, peuvent être mis en place en particulier pour les « grands rouleurs » et les utilisateurs de véhicules utilitaires.

### **L'action « pour un VUL plus sûr »**

---

En 2001 le ministre en charge des transports et le ministre en charge du travail ont confié une mission à M. SAADIA (IGTT) pour approfondir la connaissance des accidents routiers du travail en général, y compris ceux liés à l'utilisation des véhicules légers.

La DSCR (Direction de la sécurité et de la circulation routière) et la DTT (Direction des transports terrestres) du ministère chargé des transports, la DRT (Direction des relations du travail) du ministère chargé du travail et la DRP (Direction des risques professionnels) de la CNAMTS, ont été étroitement associées à cette réflexion qui a abouti à des propositions relatives à l'entreprise, la formation, les incitations financières, le véhicule et la prise en compte du risque routier dans un certain nombre d'institutions de prévention.

En 2004, vu les constats et les conclusions du rapport concernant les risques liés à l'utilisation professionnelle des VUL, le Comité de pilotage pour la prévention du risque professionnel a décidé de mener une action prioritaire qui s'est déroulée en trois temps :

**1) Une enquête de terrain :** 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 de ses agents. Portant sur plus de 4 000 véhicules, l'enquête visait à favoriser l'évaluation du risque lié à l'usage de ce type de véhicule et à ouvrir le débat sur les mesures qu'il convient de proposer pour améliorer la situation constatée.

**2) Une table ronde :** Le Comité de pilotage a organisé, le 14 septembre 2006, une table ronde traitant de la sécurité des véhicules utilitaires légers, qui a réuni plus de 300 personnes représentant tous les acteurs concernés par cette question.

**3) Un Livre blanc :** L'état des lieux réalisé à l'occasion de cette table ronde a permis de formaliser dans un Livre blanc, sous forme de 12 fiches, des propositions correspondant aux besoins mis en évidence, dont la création d'un Groupe commun de concertation permanente concernant les véhicules utilitaires légers (GCC VUL).

Parallèlement, le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) qui, dès 2002, avait déjà repris un certain nombre de propositions du rapport SAADIA, a exprimé à nouveau, en février 2008, sa volonté de « *faire de la conduite un acte professionnel à part entière* ».

Il a confirmé dans les points saillants de l'accidentologie à ce jour, la prépondérance du risque routier professionnel (près de 50 % des accidents mortels du travail sont des

accidents de la route) et rappelé le contexte de l'accident de mission et celui de l'accident de trajet domicile – travail. Il a rappelé la mission et l'action coordonnée engagées par le Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel. Il a demandé au MEEDDAT, Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et au Ministère du travail d'explorer la possibilité que « *soit défini comme acte*

*de travail la conduite pendant un déplacement professionnel et que soit considéré comme un équipement de travail un véhicule utilisé dans le cadre d'un usage professionnel* ». Il leur a demandé également d'engager les préfets à signer des chartes de prévention du risque routier professionnel avec l'ensemble des partenaires concernés (employeurs, CRAM, CNRACL, CCMSA, RSI).

---

## 2 – Le Groupe commun de concertation

---

### La mission

---

Douzième proposition du Livre blanc et placé sous l'égide du Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel (COFIL), le GCC VUL est unique et original puisqu'il entend rapprocher des points de vue souvent différents pour aboutir à des propositions concertées, sans pour autant sacrifier tout ou partie de ses missions, notamment en matière de prévention.

C'est un espace de débats et d'échanges chargé de mettre en relation les différents acteurs, de propager une culture commune et d'agir de façon concertée pour une meilleure sécurité des VUL, considérés à la fois comme moyens de transport et comme moyens de travail. Il a également pour mission d'émettre des propositions concernant l'usage du VUL dans le cadre professionnel.

Son objectif complexe est donc de :

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

### Le fonctionnement

---

Il est constitué de membres du COFIL (régimes de sécurité sociale - CNAMTS, MSA, CNRACL, RSI - ministères concernés -Travail, Transports -, DSCR, etc.), mais également des instituts de

recherche sur les problèmes de sécurité des transports, des représentants des utilisateurs, des associations et notamment de la Ligue contre la violence routière, des fédérations professionnelles dans les secteurs utilisant des VUL, des entreprises exploitant des flottes de VUL, des organismes de préventeurs, des spécialistes de compagnies d'assurance, des principaux loueurs, des aménageurs, des carrossiers, ainsi que les constructeurs et leurs organismes fédérateurs.

*(Voir la liste des membres du GCC VUL et la composition de son Bureau en annexe n°2).*

Le bureau, en charge de la préparation des réunions de travail, se compose d'un président, représentant la CNRACL et d'un membre de chaque institution composant le COFIL. Il s'est adjoint les services d'un prestataire, en charge de l'ensemble du travail administratif, de la préparation et de l'animation des groupes de travail, de la coordination des interventions, de la communication des comptes rendus aux participants.

Le principe de faire parvenir systématiquement à chacun des membres du GCC VUL, qu'ils soient présents ou non aux réunions, le compte-rendu des travaux de tous les groupes de travail et des assemblées plénières, a placé l'ensemble des membres du GCC VUL sur un pied d'égalité en matière d'information. Il en est allé à l'identique avec la mise à disposition de tous documents, études ou présentations, se rapportant aux interventions faites en séance par différentes personnes qualifiées.

Cette méthode de travail a favorisé l'étude de tous les points mis à l'ordre du jour des réunions des différentes instances

---

## 3 – Le bilan des travaux du groupe

---

### Le bilan quantitatif

---

Le GCC VUL s'est réuni en séance plénière pour la première fois le 19 septembre 2007. Un bureau a été constitué regroupant les partenaires institutionnels chargé de définir la méthodologie, sa mise en œuvre et le suivi du projet. Trois groupes permanents ont été constitués et trois rapporteurs désignés :

- **un groupe « technique »**, rapporteur M. Laurent Baron, Chef du projet Risque Routier à l'Institut National de Recherche et de Sécurité ;
- **un groupe « réglementation »**, rapporteur Mme Dominique Birraux, Risk Manager de la société Colas ;
- **un groupe « usage professionnel »**, rapporteur Mme Véronique Fouilleroux, Chef du département prévention-conditions de travail à la Fédération Française du Bâtiment.

Deux groupes transversaux ponctuels ont été constitués en cours d'exercice, ainsi qu'un Intergroupe, pour explorer et approfondir :

- les avantages et inconvénients de la reconnaissance du VUL comme équipement de travail, rapporteur M. Thierry Fassenot (CNAMTS) ;
- la problématique de l'usage du VUL dans les activités de transport pour compte d'autrui, rapporteur Mme Brigitte Karsenti (DGT des Transports) ;
- la rédaction d'un cahier des charges pour l'achat d'un

VUL et un recueil des bonnes pratiques pour son usage, en collaboration avec l'organisme allemand, BGF, rapporteur M. Thierry Fassenot (CNAMTS).

La participation effective des membres du GCC a toujours été très soutenue, avec environ 35 personnes présentes à chacune des trois plénières et une moyenne de 20 participants dans les différentes réunions des groupes, rassemblés à chaque fois pour une demie journée de débats et de confrontations.

Au final, ce ne sont pas moins de quatorze interventions de personnes qualifiées qui ont eu lieu, à l'initiative du Bureau, tant en séances plénières que devant les différents groupes de travail du GCC VUL

*(Voir en annexe n° 3 le calendrier et les ordres du jour des réunions de travail des différentes instances du GCC VUL et en annexe n° 4 la liste des personnes qualifiées entendues en séance plénière ou devant les groupes de travail du GCC VUL).*

### Le constat et les premières orientations

---

Selon les derniers éléments de l'enquête VUL publiée en 2008 par le MEEDDAT, 5,5 millions de véhicules utilitaires légers étaient en service en 2006. Le parc de véhicules des professionnels a augmenté, entre 2001 et 2006, de 0,8 % par an.

Ces camionnettes parcourent en un an 77 milliards de kilomètres, soit presque quatre fois plus que les 441 000 Poids Lourds immatriculés en France, pour un potentiel instantané de transport deux fois inférieur. En hausse de 6 % par rapport à 2001, le kilométrage

moyen atteint 18 400 kilomètres. Cette valeur masque des écarts importants, s'agissant d'entreprises individuelles ou de sociétés. Ainsi dans les activités du transport, par exemple, on atteint un total moyen parcouru annuellement de 45 400 km pour les entreprises individuelles.

L'âge moyen des véhicules des professionnels bien que diminuant très légèrement (6,3 ans contre 6,8) reste très élevé. Il en résulte bien entendu une usure importante, proche de celle des véhicules industriels lourds, et un risque routier aggravé pour les salariés.

Pour compliquer la situation, les données de l'accidentologie disponibles à ce jour ne sont pas totalement pertinentes pour la catégorie des camionnettes. En effet, la grande diversité des types de véhicules concernés classe une partie des accidents liés à ce type de véhicules dans les sections Voitures Particulières, ou parmi les Autres Véhicules. Quoi qu'il en soit, on note malgré tout que la proportion d'accidents corporels impliquant une camionnette est en augmentation.

Un argument supplémentaire vient encore confirmer la dangerosité des camionnettes sur la route. Alors que pour un accident impliquant un véhicule particulier il y a statistiquement 1,4 victimes, on en dénombre 3,3 dès lors qu'une camionnette est impliquée. De surcroît, ce rapport est en forte augmentation par rapport à 2002, où il n'était que de 2,5.

*(Voir en annexe n° 5, « Les véhicules utilitaires légers en 2006 », une étude du MEEDDAT)*

Administrativement, on entend par véhicule utilitaire léger ou camionnette, la mention officielle portée sur le certificat d'immatriculation, tout véhicule répondant à l'article R-311-1 du Code de la route, soit un véhicule à

moteur ayant au moins quatre roues et destiné au transport de marchandises, à l'exclusion des quadricycles à moteur et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes.

Dès lors qu'ils sont utilisés dans un cadre professionnel, des prescriptions existent pour certains types de matériels roulants, comme les équipements de travail mobiles (chariots automoteurs, engins de chantier, flottes internes captives des grandes entreprises, etc.), qui sont soumis à des règles d'utilisation détaillées par le Code du travail.

Il en est également ainsi des véhicules de plus de 3,5 tonnes, que régissent des règles précises établies par le ministère chargé des transports.

Quant aux VUL, seuls ceux de volume utile supérieur à 14 m<sup>3</sup> sont concernés par une obligation de formation FIMO - FCOS. Toutefois, le décret 2007-1340 de transposition en droit français de la directive 2003/59/CE, applicable au 10 septembre 2009, ne confirme ces règles que pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Le Code de la route régit l'utilisation du VUL en tant que véhicule terrestre à moteur au même titre que les autres. Mais, utilisé dans le cadre professionnel, il ne dispose d'aucun statut particulier. Au mieux, il est assimilé à un VP et n'est jamais mentionné dans le Code du travail.

*(Voir en annexe n° 6, des exemples de réglementations applicables à différents types de véhicules)*

Le Groupe commun de concertation a orienté ses travaux pour définir les exigences communes au choix et à l'usage d'un VUL dans le cadre professionnel préservant la santé et la sécurité des utilisateurs. D'autre part le GCC VUL a mis en avant l'existence d'un usage important du VUL à titre privé et n'a pu faire abstraction de

cette dimension dans le cadre de ses réflexions.

Dans un deuxième temps le GCC a déterminé pour chacune des exigences celles qui pourraient relever :

- du niveau communautaire concernant les procédures d'homologation et les différences de traitement entre VP et VUL.
- du Code de la route et s'appliquant à tout usage du VUL sur le domaine public,
- du Code du travail et s'appliquant aux spécificités liées à l'usage professionnel,
- des bonnes pratiques reconnues par les partenaires sociaux sous forme de préconisations générales s'appliquant dans un cadre interprofessionnel ou de préconisations spécifiques à l'usage professionnel du VUL pour certains métiers.

Par ailleurs, les échanges ont permis d'approfondir la connaissance de la problématique et ils sont à l'origine de la mise en place des groupes transversaux « Equipement de travail » et « Transport pour compte d'autrui ».

### **Les retours d'expériences et les problématiques du terrain**

L'écoute attentive des expériences accumulées par les utilisateurs et les décisionnaires, les préventeurs et les formateurs, les constructeurs et les aménageurs, a permis de recenser un certain nombre de problématiques nouvelles se développant dans l'univers professionnel du VUL. Il n'a jamais été question dans les débats de stigmatiser les différents acteurs. Il est évident qu'il n'est pas possible de déterminer abruptement les responsabilités des uns et des autres. Le problème est beaucoup plus

complexe qu'il n'y paraît, les imbrications nombreuses et les frontières relativement floues. Aussi le Groupe de concertation a-t-il proposé un certain nombre d'approches pour parvenir à un consensus.

Il en est ainsi des questions posées par la commercialisation de VUL positionnés au sommet des gammes des marques et dont la conception, la construction et les caractéristiques techniques particulièrement performantes, permettent aux constructeurs de les homologuer, au choix, comme VUL ou comme VI. Leur exploitation en tant que VUL induit presque systématiquement un dépassement de la charge utile autorisée inscrite sur la plaque de tare, mettant en jeu la responsabilité de l'employeur et celle du salarié. De fait, le montage de carrosseries spécifiques, la mise en place d'aménagements divers dans la zone de chargement, d'outils propres à certains usages professionnels, ne laissent que peu de latitude à l'utilisateur titulaire du permis B, pour disposer d'une charge utile indispensable à l'accomplissement de ses missions professionnelles. Il en va de même pour certains fourgons dont le poids total en charge est dépassé si leur grand volume de chargement est largement exploité.

De l'avis du GCC VUL et de manière générale, la charge utile réelle disponible pour chaque véhicule commercialisé, devrait être clairement indiquée sur le certificat d'immatriculation et donner obligatoirement lieu à correction en fonction des aménagements effectués en post montage. Dans ce cadre, la coopération entre les constructeurs et les aménageurs doit être renforcée et la valeur réelle du poids à vide, autant que les informations sur les points d'ancrage, leur localisation et leurs capacités, fournies systématiquement

par les constructeurs aux aménageurs professionnels, voire au titulaire du certificat d'immatriculation lui-même. Tous aménagements complémentaires devraient conduire à ajouter sur le certificat d'immatriculation du VUL, la véritable charge utile restant disponible après modification de l'état initial.

Sans la présence d'un témoin de surcharge sur le véhicule concerné, les salariés, comme parfois les employeurs, ne peuvent savoir à tous moments si il y a réellement dépassement et encore moins en connaître l'importance. C'est d'autant plus critique lorsque l'activité exercée comprend des déchargements et des rechargements en cours de trajet. Le développement toujours en cours de cet équipement de sécurité devrait donc être accéléré et les constructeurs amenés à en équiper d'origine leur production, dès lors que l'homologation technique sera effective.

La seule exigence du permis B pour conduire une camionnette est apparue trop limitée. Le GCC VUL a évoqué les compétences particulières qu'il serait souhaitable d'exiger de la part des conducteurs. Il a également évoqué les modalités de leur mise en œuvre au sein de l'entreprise et de leur évaluation sous la responsabilité du chef d'entreprise.

La dynamique de prévention qui préside à la mission du GCC VUL l'a amené à se pencher également sur les conditions d'utilisation des VUL dans l'activité de transport pour compte d'autrui. Ce secteur en plein développement, notamment parce que les quelques dispositions existantes s'avèrent bien moins contraignantes que la réglementation s'appliquant aux Poids Lourds, utilise de plus en plus des VUL qui viennent en remplacement des PL, plus particulièrement dans la branche du transport léger. En effet, pour les VUL,

il n'existe pas de temps de conduite et de repos réglementés, pas de permis de conduire spécifique, d'examen médical particulier, ni de référentiel de compétences pour pouvoir prendre le volant, aucune limitation de circulation dans les centres urbains, pas de chronotachygraphe, pas de révision obligatoire ni de contrôle technique annuel.

Certes, il existe bien des entreprises qui appliquent malgré tout à leur flotte de VUL certaines exigences de sécurité propres aux PL, mais elles se trouvent alors confrontées à beaucoup d'autres qui évoluent hors de toute contrainte réglementaire.

Ce constat fait, le GCC VUL prend acte des préconisations énoncées par les organisations professionnelles de ce secteur d'activité en faveur d'une véritable formation, formalisant un accès au métier. Pour lutter contre l'exercice illégal du transport léger pour compte d'autrui, qui représente un important facteur de risques routiers, le GCC VUL recommande un contrôle renforcé des véhicules utilisés, un strict respect des conditions d'inscription au registre des transporteurs, ainsi que la prise en compte de véritables capacités professionnelles des employeurs, comme des salariés de ces métiers.

Pour cette activité aussi, un guide des bonnes pratiques est apparu indispensable aux membres du GCC VUL.

Les propositions de solutions que le GCC VUL met en avant quant à une politique concrète en faveur d'un VUL plus sûr, répondent à la plupart des interrogations soulevées par ce constat. Toutefois, des questions demeurent sans réponse et les professions seront amenées à élaborer elles mêmes les préconisations indispensables.

---

## 4 – Les exigences communes de sécurité

---

### Dans le cadre d'un usage professionnel du VUL

---

Pour utiliser un VUL dans le cadre professionnel avec les meilleures garanties de sécurité et ce quelle que soit l'activité exercée, ces exigences ont été classées en trois catégories :

- choisir,
- adapter et utiliser,
- maintenir.

**Choisir** signifie notamment de s'assurer de la présence d'origine sur les véhicules proposés à la vente par les constructeurs, des équipements de sécurité suivants :

- ABS/AFU, systèmes d'assistance électronique au freinage et au freinage d'urgence ;
- ESP/ESC + LAC (Load Adaptive Control), système d'assistance électronique du contrôle de la trajectoire, s'adaptant automatiquement à la charge transportée ;
- Airbags, ou coussins gonflables, système de protection anticollision d'efficacité identique pour le conducteur et ses passagers ;
- LVV, système de limitation volontaire de vitesse ;
- Témoin de pression des pneumatiques (TPMS) ;
- Cloison de séparation entre l'habitacle et la zone de chargement et points d'ancrage conformes à la norme ISO 27956. La transposition NF de la norme ISO sera publiée courant mai 2009 ;
- Systèmes d'arrimage avec points de fixation latéraux

répertoriés pour installer des aménagements complémentaires, voire arrimer les charges transportées.

Il convient d'ajouter à cette liste d'équipements de sécurité les options correspondantes aux besoins spécifiques issus d'une analyse préalable de l'activité professionnelle. Il peut s'agir par exemple des préconisations nécessaires dans le cas de transport de produit dangereux ou inflammables : cloison pleine, étanchéité poste de conduite/chargement, ventilation zone de chargement...

#### **Choisir signifie également :**

- adapter la première monte pneumatique aux spécificités de l'utilisation envisagée,
- s'assurer de la valeur de la charge utile réelle du modèle sélectionné,
- ajouter un témoin de surcharge, dès lors qu'il sera mis au point définitivement et homologué.

#### **Adapter et utiliser c'est :**

- étudier la compatibilité technique d'un éventuel aménagement avec les caractéristiques du véhicule choisi, celle de ses systèmes de retenue de charges,
- faire aménager l'arrière de son véhicule par un professionnel garantissant la sécurisation du chargement en situations normales de conduite (prise d'un virage, freinage d'urgence ...) conformément aux prescriptions de la norme ISO 27956,
- pour le constructeur, mettre systématiquement à disposition de l'aménageur

les caractéristiques nécessaires aux travaux d'aménagement,

- connaître la charge utile résiduelle,
- évaluer la tenue de l'aménagement chargé en cas de collision frontale en se basant sur la loi de décélération fournie dans le règlement ECE-R17 et en indiquant les charges maximales admissibles pour l'aménagement.

### **Adapter et utiliser c'est**

**également** pour l'entreprise, définir les règles de mise à disposition du véhicule et les compétences nécessaires dans le cadre du métier et s'assurer de l'adéquation du véhicule à la mission (environnement extérieur, pollution, conditions météorologiques, santé du conducteur...).

Cela se traduit notamment par les exigences suivantes :

- connaître précisément et à tous moments le poids total du véhicule pour éviter la surcharge ;
- disposer d'un carnet de suivi clarifiant entre autre les responsabilités du conducteur et de l'employeur, mais aussi organisant l'usage du VUL dans les meilleures conditions de sécurité ;
- être autorisé par le chef d'entreprise à utiliser le VUL pour la mission confiée, autorisation s'appuyant sur la reconnaissance des compétences au sens large (celles relatives à la conduite, mais également celles relatives à l'usage du VUL dans le cadre du métier) ;
- élaborer dans ce but un référentiel de compétences ad hoc définissant clairement les compétences attendues

pour l'utilisateur et pour l'entreprise ;

- s'assurer de la prise en compte de l'activité de conduite par le médecin du travail délivrant le certificat médical d'aptitude au poste.

**Maintenir c'est définir** les règles nécessaires à la mise à disposition d'un véhicule en parfait état à tout moment, ainsi que les procédures de maintenance et de vérification périodique en lien avec le contrôle technique réglementaire et le carnet de suivi, soit :

- les prescriptions d'entretien courant,
- les prescriptions d'entretien périodique,
- les contrôles à effectuer et compétences associées,
- la nature, le contenu, la périodicité de ces contrôles et le format des documents.

Compte tenu des usages variés et des sollicitations importantes des VUL, le GCC VUL propose de réduire la fréquence du contrôle technique réglementaire à un an. Il souhaite également que soient intégrés dans la liste des points de vérification réglementaire, ceux concernant :

- les pneumatiques,
- les éléments de liaison au sol,
- la cloison de séparation et les points d'ancrage.

### **Dans le cadre d'un usage privé du VUL**

---

Il est apparu au cours des réflexions du GCC VUL, que l'usage de ce type de véhicules ne se limitait pas au seul cadre professionnel. En effet, de nombreux particuliers ont recours parfois, par le biais de la location ponctuelle, à des VUL pour répondre à des besoins d'ordre privé (déménagements personnels,

transport d'encombrants, participation à diverses initiatives ou activités de loisirs, etc.). On assiste également à la multiplication de ce phénomène de location courte durée par certaines entreprises, notamment des entreprises de services qui profitent des failles de la réglementation et de l'absence de statut du VUL.

Or, de nombreux risques existent, inhérents à la nature même du véhicule utilitaire et à sa conduite spécifique, qui ont un impact sur l'accidentologie générale de la circulation sur le domaine public, sur celle des VUL en particulier. La plupart du temps, les véhicules ainsi utilisés sont des fourgons dotés d'un équipement de base, dépourvus de tout aménagement et de systèmes de retenue des charges, des outils, des matériaux embarqués. Aucune compétence particulière n'est demandée au locataire qui peut disposer sans délai ni préparation à la conduite, d'un véhicule de gabarit, de poids et de caractéristiques parfois très éloignés de ceux de sa voiture particulière habituelle.

Dans ces conditions et pour abonder dans le sens des engagements d'une politique de sécurité routière renforcée voulue par les Pouvoirs Publics, il apparaît souhaitable d'étendre certaines des préconisations formulées par le GCC VUL quant aux conditions de sécurité requises pour la mise à la route et l'usage professionnel des VUL, à la location à titre privé et à tous conducteurs et passagers, quel que soit leur statut.

Il en est ainsi de la dotation d'origine en équipements de sécurité, des obligations d'un contrôle technique renforcé et des compétences nécessaires quant à la conduite et l'utilisation de ces engins. Dans un premier temps, le GCC propose que les loueurs à clients privés soient tenus de réaliser une mise en mains préalable du VUL et d'attirer l'attention du locataire sur les caractéristiques particulières de ce type d'engins (dimensions, gabarits, position de conduite, charge et volume utiles, plan de charge et arrimage des objets transportés, etc.).

---

## 5 - Le VUL, un équipement de travail ?

---

### Le contexte

---

Aujourd'hui encore, le VUL utilisé dans un cadre professionnel ne dispose d'aucun statut particulier. Il est, en somme, assimilé à un VP, ni plus ni moins.

Dès que l'on traite de l'usage du VUL dans le cadre professionnel, les responsabilités de l'employeur et celles du conducteur sont, en effet, partagées. Pour l'employeur, il s'agit de s'assurer que toutes les exigences déjà énoncées précédemment sont bel et bien respectées et que son salarié aux compétences reconnues pourra effectuer sa mission dans les meilleures conditions de sécurité.

Actuellement, en l'absence de règles et d'un statut spécifique au véhicule utilitaire léger, le GCC VUL s'est naturellement interrogé sur les conséquences qu'il pouvait y avoir face à ce vide juridique.

A titre d'exemple, un véhicule utilisé à des fins professionnelles sur le domaine public, n'est jamais cité dans le Code du travail (pas plus que l'acte de conduite lors d'un déplacement professionnel), contrairement aux machines au sens strict, à celles qui sont mobiles (chariot automoteur, appareils de levage, etc.), et à d'autres équipements comme les échafaudages, les ascenseurs, etc.

Notons également, que le législateur prévoit des clauses particulières pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC et pour leurs utilisateurs, employeurs comme salariés (dimensions, poids, charge utile, PTAC des Poids Lourds, règles d'arrimage des marchandises transportées, catégories de permis de conduire, exigences de visite médicale,

obligation d'un contrôle technique annuel, formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier public de marchandises, repos des conducteurs, etc.). Mais rien n'existe s'agissant de l'usage professionnel du VUL, assimilé à la voiture particulière.

Toutefois et compte tenu de la part importante des accidents routiers du travail dans l'ensemble des accidents du travail, une politique de prévention a été mise en place depuis plusieurs années et une réflexion envisageant la prise en compte du véhicule professionnel comme équipement de travail est menée. Aujourd'hui au stade des analyses et de la consultation des partenaires sociaux, elle n'a pas encore abouti sur une transformation du droit positif, c'est à dire sur des prescriptions à caractère réglementaire.

### La définition d'un équipement de travail

---

On peut donc s'interroger sur la définition juridique d'un équipement de travail. La directive européenne 89/655/CEE « Utilisation des équipements de travail » définit ainsi l'équipement de travail : « tout appareil, outil, installation ou machine utilisé au travail ». Cette directive est transposée dans le Code du travail à l'article L 4311-2 du nouveau code (ex. L. 233-5. I) ainsi rédigé : « les équipements de travail sont les machines, appareils, outils, engins, matériels et installations ».

C'est une définition beaucoup plus large que celles des machines considérées du point de vue de leur conception. Certes à l'origine, seules les machines d'atelier étaient

comprises dans cette définition. Mais au fil des modifications successives, les machines mobiles et de levage, puis les échafaudages, ont été considérés comme équipements de travail et couverts par des réglementations spécifiques, à travers les directives 95/16 et 2001/45 transposées dans les décrets du 2 décembre 1998 (pour les machines mobiles et de levage) et du 1er septembre 2004 (pour les échafaudages).

On peut alors remarquer que cette réglementation sur l'utilisation des équipements de travail ne s'applique pas d'emblée aux véhicules utilisés dans le cadre professionnel.

Afin de mieux définir la problématique du VUL en tant qu'équipement de travail, il est essentiel de revenir sur la réglementation du travail relative au véhicule professionnel. Les règles en la matière obéissent à plusieurs logiques, selon les différents types de véhicules.

A noter également que, pour l'utilisation des équipements de travail, les dispositions détaillées du Code du travail visent les modalités de l'évaluation des risques, le choix des équipements adaptés au travail à effectuer, la mise à disposition des équipements, la formation des utilisateurs, les règles d'utilisation, de maintenance et de vérification périodique des équipements, ainsi que les prescriptions techniques minimales auxquels ces équipements doivent se conformer.

Elles sont assez hétérogènes. En effet :

- Les règles de conception pour les véhicules circulant sur la voie publique sont fixées par les directives européennes transposées dans le Code de la route (directive 70/156/CEE pour

les véhicules à moteur à 4 roues et directive 2008/24/CE pour les véhicules à deux ou trois roues) ;

- Le Code de la route, dans son article R-311-1, ne prévoit pas de règles d'utilisation particulières pour les VUL, à la différence des véhicules d'un poids total autorisé supérieur, auxquels s'applique la réglementation spécifique relative au transport routier par Poids Lourds ;
- Les machines mobiles (chariots automoteurs, engins de chantier, bon nombre de machines agricoles, ...) sont incluses dans le champ d'application de la directive machines (98/37 ou 2006/42, sans changement en ce qui concerne les véhicules, sauf en ce qui concerne les exigences essentielles de santé et de sécurité pour la conception des tracteurs agricoles. Sont fixées dans cette directive (cf. en particulier l'annexe I – exigences essentielles de santé et de sécurité - transposée dans le Code du travail) les règles constructives pour permettre la mise sur le marché de véhicules sûrs ;
- Les tracteurs agricoles (au sens de la directive 2003/37/CE) sont exclus de la directive « machines » et du Code du travail, du point de vue de la plupart des exigences de santé et de sécurité et des procédures de mise sur le marché. Mais, ce sont des équipements de travail soumis à des règles particulières. Ces points sont

transposés et figurent dans le décret (non codifié) du 30 septembre 2005.

D'après l'ensemble de ces règles, une distinction est à relever entre les règles de conception des véhicules et celles relatives à l'utilisation des équipements de travail.

On retrouve les deux logiques mentionnées précédemment :

1. La logique de la sécurité routière qui prescrit des obligations générales pour tous les conducteurs : contrôle technique, permis de conduire, obligation d'assurance.
2. La logique de la sécurité du travail, avec la notion d'équipement de travail.

## **Les propositions**

---

La reconnaissance du véhicule professionnel et en particulier du VUL comme équipement de travail permettrait d'appliquer aux véhicules professionnels les règles pertinentes relatives à l'utilisation en sécurité des équipements de travail, notamment en matière d'aménagement, d'entretien des véhicules ou de formation pour certaines activités où les salariés sont particulièrement exposés à des risques d'accidents routiers du travail.

La proposition à envisager à l'issue d'une période de sensibilisation de tous les professionnels concernés, serait celle d'un socle réglementaire, avec la création d'une section au sein du Code du travail dans le chapitre III, « mesures d'organisation et conditions d'utilisation des équipements de travail », d'une section XI,

« dispositions particulières applicables aux véhicules ».

Un tel socle réglementaire devrait traiter, notamment, de :

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

## **Les avantages et les inconvénients**

---

Le GCC VUL estime donc qu'il serait possible d'avancer sans attendre d'éventuelles décisions de la Communauté européenne. Une solution acceptable consisterait à proposer aux Pouvoirs Publics de légiférer par un texte, qui pourrait être un décret relatif aux règles d'utilisation des VUL, à ajouter au Code du travail français. Ce texte prévoirait la mise à disposition par l'employeur d'un VUL doté des équipements indispensables à une utilisation dans des conditions répondant aux critères d'ergonomie, de santé et de sécurité des travailleurs. La liste de ces équipements serait également fixée par un texte réglementaire des ministères concernés, se basant sur les préconisations élaborées par le GCC VUL.

Ce même texte pourrait également traiter de la formation des conducteurs, de

l'autorisation de conduite délivrée par l'employeur pour l'usage de certains types de VUL, de la reconnaissance des compétences indispensables au travailleur pour assumer en toute sécurité la fonction de conducteur d'un véhicule utilitaire léger. Une telle disposition amènerait à préciser la liste des véhicules qui devraient se voir dotés d'un carnet de suivi, de déterminer son contenu et de préciser la liste des vérifications périodiques à respecter.

Faire du VUL un équipement de travail au sens du Code du travail présenterait plusieurs avantages, pour le travailleur, pour l'employeur, mais également pour les constructeurs, les aménageurs et plus généralement toutes les parties concernées. Il s'agirait d'abord d'une simplification des procédures, d'une délimitation précise des responsabilités de chacun des protagonistes, d'une

définition commune à tous les constructeurs des niveaux d'équipement requis, ne créant aucune distorsion de concurrence et, à terme, de la mise en service plus rapide d'un parc roulant français plus sûr, lequel n'aurait pas attendu les effets décalés d'une homologation européenne tardive.

Toutefois des réserves ont été émises par plusieurs membres du Groupe. Elles concernent notamment la qualification des temps de conduite, la capacité quotidienne des salariés à utiliser en toute sécurité les VUL pour leurs missions, le partage des responsabilités entre le chef d'entreprise et le conducteur, voire une possible entrave aux échanges communautaires en raison de la présence obligatoire de certains équipements de sécurité à bord des VUL immatriculés en France.

---

## 6 – La mise en œuvre des exigences

---

Le GCC préconise de retenir le niveau garantissant la plus grande efficacité de mise en œuvre de ces exigences définies au chapitre 4, soit :

1. le niveau communautaire pour les procédures d'homologation et les différences de traitement entre VP et VUL ;
2. le niveau du Code de la route pour toute exigence relative à l'usage privé du VUL sur le domaine public ;
3. le niveau du Code du travail pour les spécificités liées à l'usage professionnel ;
4. le niveau des bonnes pratiques reconnues par les partenaires sociaux, pouvant s'appliquer au sein des branches professionnelles volontaires ;

Si le niveau souhaité par le Groupe commun de concertation n'était pas retenu, il va de soi que la mise en œuvre devrait se positionner à l'échelon inférieur. En l'absence de textes réglementaires de niveau supérieur, l'ensemble des préconisations du GCC VUL pourraient être traduites dans les guides de bonnes pratiques, à l'exception des éléments du seul ressort du Code de la route. L'intégration au niveau communautaire des exigences liées à la présence des équipements de sécurité pour les VUL permet un traitement cohérent sur le plan européen sans générer de distorsion de marché.

Les exigences liées à l'usage dans le cadre professionnel peuvent être traitées efficacement et de manière acceptable sur le plan réglementaire dans le Code du travail. L'exemple du décret 98-1084 du 2 décembre 1998 pour les équipements de travail mobiles et de levage, démontre la possibilité d'intégrer ces exigences efficacement et simplement.

En effet, la logique en œuvre dans le Code du travail (évaluation des risques, choix des équipements de travail adaptés, mesures en matière d'organisation du travail, formation des salariés, etc.) pourrait utilement être adaptée à l'utilisation des VUL.

Dans cette perspective, le GCC VUL recommande de traiter les points suivants :

### **Au niveau communautaire**

---

Le GCC VUL demande l'imposition des équipements de sécurité suivants sur les véhicules neufs proposés à la vente :

1. ABS/AFU,
2. ESP/ESC – LAC,
3. Airbags et/ou systèmes de protection conducteur et passager,
4. LVV,
5. TPMS,

---

<sup>1</sup> Décret relatif aux mesures d'organisation, aux conditions de mise en œuvre et aux prescriptions techniques auxquelles est subordonnée l'utilisation des équipements de travail.

6. Cloison de séparation et systèmes d'arrimage des charges en conformité avec la norme ISO,
7. Témoin de surcharge (dès que sa mise au point et son homologation seront effectives).

En cas d'évolution des critères d'homologation des VP ou d'harmonisation des règlements nationaux, particulièrement pour le contrôle technique, le GCC VUL recommande aux Pouvoirs Publics de s'assurer que le VUL soit intégré dans les décisions communautaires.

### **Au niveau du Code de la route**

Le GCC VUL demande l'intégration dans le Code de la route des mesures suivantes :

- Instauration d'un contrôle technique annuel pour les VUL et l'enrichissement de son contenu tel que défini dans le chapitre 4.1
- Inscription sur le certificat d'immatriculation d'une charge utile correspondant à l'écart réel entre le PTAC et le poids exact du véhicule compte tenu de tous ses équipements. Dans le cas de tout aménagement ultérieur, l'intégration du poids de l'aménagement devra figurer dans les informations portées sur la carte grise ;
- Intégration dans le référentiel d'apprentissage de la conduite pour l'obtention du permis B, des aspects particuliers liés à l'utilisation des VUL, notamment dimensions, gabarits, position de conduite, charge et volume utiles, plan

de chargement et arrimage des objets transportés.

### **Au niveau du Code du travail**

Le GCC VUL ayant souhaité voir traiter les exigences liées à l'équipement des VUL au niveau communautaire, préconise de satisfaire celles liées à l'utilisation à des fins professionnelles par un dispositif détaillé dans le Code du travail, sur le principe du décret « mobilité levage » précité et imposant toutes les mesures suivantes :

- obligation d'un carnet de suivi dont le contenu détaillé reste à définir en fonction du contrôle technique réglementaire,
- autorisation de conduite reposant sur un référentiel de compétences,
- reconnaissance et validation de l'acquisition de ces compétences par l'entreprise,
- prescriptions d'usage spécifiques au métier et à l'environnement de travail,
- aptitude médicale délivrée par le médecin du travail incluant l'activité de conduite.

D'autre part des équipements ont été jugés importants dans le cadre professionnel et concernent des outils d'aide à la conduite et de maintien de la vigilance ou d'aide à la gestion des flottes. Le GCC VUL préconise leur inscription dans le cadre réglementaire défini au 6.3.1 pour certains d'entre eux, leur mise en œuvre, pour les autres, dans le cadre des bonnes pratiques reconnues par les partenaires sociaux. Il s'agit des éléments suivants, constitutifs d'une « boîte noire » :

- outils de remontée d'informations techniques

- relatives au dysfonctionnement de certains organes,
- collecte d'informations issues du CANBUS (éco conduite),
  - collecte d'informations en cas d'accident,
  - systèmes de détection de changement de file, d'endormissement du conducteur.

### **Au niveau des bonnes pratiques reconnues par les partenaires sociaux**

---

Elles s'appliquent au sein des branches professionnelles volontaires et concernent :

- la mise en œuvre d'exigences déjà identifiées mais éventuellement non retenues dans les niveaux souhaités,
- des mesures complémentaires qui s'appuieront sur le résultat des travaux déjà engagés par certains membres du GCC VUL, visant la production d'un guide de choix d'un VUL et d'une brochure à réaliser en collaboration avec les préventeurs allemands du BGF.

---

## 7 – La position des acteurs et les actions proposées

---

### **La voie réglementaire garantit un traitement équitable, mais prend du temps**

---

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

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

Sur ces points, les avancées obtenues par le GCC VUL peuvent contribuer à l'enrichissement des débats du « Comité pour l'adaptation au progrès technique de la directive relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>2</sup> ». Les membres du Comité de pilotage sont disposés, en tant qu'experts à apporter le regard du préventeur au représentant

français. Il en va de même concernant l'apport possible du comité de pilotage aux représentants français s'agissant des thèmes relatifs à l'équipement et l'homologation des véhicules de catégorie M1 et N1.

Toutefois, le traitement au niveau européen concernant les critères d'homologation s'inscrit dans un processus long et ne garantit pas la prise en compte en final de l'intégralité des exigences définies par le GCC VUL.

C'est pourquoi la proposition consistant à reconnaître le VUL comme équipement de travail au sens de directive 89/655, est essentielle. Sa mise en œuvre permettrait d'atteindre nos objectifs de prévention dans un délai plus raisonnable et d'apporter une réponse concrète aux obligations réglementaires du chef d'entreprise en matière de prévention des risques professionnels. A partir de l'exemple du décret « mobilité - levage » précité, les membres du Comité de pilotage sont disposés à communiquer tous les éléments nécessaires à ces travaux et notamment les mesures relatives au dispositif décrit plus haut.

De la même manière, les membres du Comité de pilotage sont disposés à communiquer tous les éléments concernant les propositions décrites précédemment.

---

<sup>2</sup> Comité mis en place par la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques parue au JoUe n° L 046 du 17/02/1997

## **Les préventeurs se doivent d'agir maintenant**

---

Le constat réalisé par le GCC VUL impose de traiter les situations de risques existantes sans attendre les retombées des travaux à engager sur le plan réglementaire, national et communautaire. Tous les acteurs peuvent ainsi mettre en place le plus rapidement possible un certain nombre d'initiatives de prévention en faveur d'un VUL plus sûr :

- les entreprises,
- les aménageurs et carrossiers,
- les loueurs,
- les constructeurs,
- les préventeurs, assureurs, organismes de formation.

En conséquence, le Groupe souhaite que des expériences soient menées, sur la base du volontariat, par des entreprises gestionnaires de flottes importantes de VUL. En effet, ces grandes entités économiques s'inquiètent, à juste titre, du risque juridique qui les menace si les responsabilités ne sont pas clairement définies entre salariés et employeurs. Ces expérimentations sur le terrain des mesures préconisées par le GCC VUL, permettraient, notamment, de démontrer leur pertinence et leur efficacité.

L'approche prévention proposée par le Groupe de concertation s'appuie sur trois éléments :

- un guide de sélection<sup>3</sup>,
- un carnet de suivi
- un référentiel de compétences.

Les travaux déjà engagés entre la CNAMTS, l'INRS et les représentants des CRAM concrétisent cette démarche et seront disponibles dans le courant de l'année.

1. Le guide de sélection assistera les décisionnaires et les utilisateurs dans leur démarche de choix des véhicules et de recensement des problématiques de sécurité liés à leurs activités.

2. Le carnet de suivi type, utilisable par toutes les professions, comprendra :

- le rappel des obligations de base du Code de la route et du Code du travail se rapportant à l'acte de conduite et à l'utilisation du véhicule en mission ;
- les caractéristiques et les obligations d'entretien et de maintenance du véhicule ;
- la répartition des responsabilités entre employeur et salarié ;
- l'obligation d'un retour d'information par l'utilisateur et de sa prise en compte par le gestionnaire. Pour des véhicules destinés à un usage propre à certaines professions, des éléments complémentaires, à insérer dans le carnet de suivi, pourront être validés après accord entre les différentes branches concernées.

3. L'élaboration de tels documents s'est faite en concordance avec la construction, actuellement en cours, d'un référentiel de compétences à l'usage du VUL dans le cadre professionnel permettant :

- à l'employeur de disposer de repères l'aidant dans sa décision d'autoriser ses salariés à utiliser un VUL à titre professionnel,
- à l'utilisateur d'un VUL de réaliser la mission qui lui est confiée par le chef

---

<sup>3</sup> Guide « Choisir son VUL » édité par l'INRS (ED 6046)

d'établissement, en sécurité et en préservant sa santé.

Conscientes des enjeux, des entreprises agissent déjà.

- **La Poste** dispose à ce jour de carnets de suivi pour ses VUL et délivre une autorisation de conduite basée sur un référentiel de compétences pour ses salariés appelés à utiliser un VUL à des fins professionnelles. Elle travaille aussi sur l'adéquation des véhicules aux missions (ergonomie du poste de conduite, aménagement de l'habitacle, etc.).
- L'entreprise **Colas** a défini un cahier des charges pour l'acquisition de ses VUL, teste actuellement la fiabilité d'un témoin de surcharge et équipe ses véhicules d'un système de bridage de la vitesse. Depuis plusieurs années, une action est menée dans l'entreprise sur les compétences des conducteurs de VUL.
- Pour faire progresser le taux d'équipements de sécurité des VUL, **Bosch** a mené en 2007 une étude avec l'institut TNS SOFRES. Les résultats montrent que peu de vendeurs et encore moins d'acheteurs connaissent l'existence et les effets bénéfiques des systèmes ESP/ESC de contrôle de trajectoire.
- **Arval**, loueur longue durée, a réalisé une campagne d'information auprès de ses clients concernant l'ESP/ESC et destinée à faire prendre conscience de l'intérêt d'opter, pour des raisons de sécurité, en faveur d'un tel équipement.

L'extension des expériences existantes permettrait, sans attendre, de mieux

responsabiliser les parties en présence, de faire connaître la problématique du risque routier professionnel et sa prévention et, à terme, d'influer positivement sur la sinistralité de ce type de véhicules. Ici encore, des opérations conjointes de sensibilisation, réunissant les divers acteurs présents au sein du GCC VUL, favoriseraient une prise de conscience des employeurs, comme des salariés.

De leur côté, les constructeurs ont enrichi leur offre en équipements de sécurité. Quasiment tous sont aujourd'hui proposés à la vente sur les nouveaux modèles de VUL commercialisés. Mais il s'agit encore trop systématiquement d'options, dont les tarifs souvent élevés rebutent les acheteurs.

Si, techniquement, les constructeurs confirment que tout est déjà possible – avec une réserve pour le témoin de surcharge dont la mise au point n'est pas encore totalement validée – les conditions de la concurrence leur interdisent d'envisager la monte d'origine de ces équipements de sécurité, dont l'efficacité est pourtant reconnue par tous.

## **Les engagements envisageables**

---

De plus en plus d'entreprises ont déjà fait le choix d'investir dans la sécurité et d'assumer les déséquilibres concurrentiels qui peuvent en résulter. Pour tous les acteurs, c'est un encouragement à pousser plus avant la mise en œuvre d'une politique plus audacieuse en faveur d'un VUL plus sûr.

Pour les entreprises utilisatrices de VUL, elles pourraient mettre en œuvre une démarche volontaire de prévention en conformité avec les préconisations de ce rapport incluant :

- critères de choix du VUL,
- critères d'aménagement en fonction du métier,
- mise en place d'un carnet de suivi,
- reconnaissance des compétences.

Pour les aménageurs et carrossiers, leur apport consisterait notamment à :

- proposer des aménagements sûrs validés par des crash-tests ;
- s'engager à informer de la charge utile réelle après aménagement ;
- contacter les constructeurs pour étudier la compatibilité technique de l'aménagement avec les caractéristiques d'origine du véhicule.

Pour les loueurs, une offre plus complète faite à leurs clients pourrait promouvoir les préconisations du GCC VUL et inclure notamment :

- la systématisation des équipements de sécurité ;
- l'accompagnement du véhicule par carnet de suivi ;
- la présence de systèmes d'aide à la conduite ;
- l'adoption de systèmes d'aide à la gestion des flottes.

Pour les constructeurs, faire progresser la part des équipements de sécurité des VUL pourrait se traduire par :

- promouvoir une offre incitative sur les équipements de sécurité,

- engager une campagne de formation de leurs forces de vente sur ce thème,
- informer les décideurs, en liaison avec les fédérations professionnelles, les équipementiers, les préventeurs et les formateurs, mais aussi avec les régimes sociaux,
- communiquer et mettre à la disposition des aménageurs et des carrossiers les éléments techniques nécessaires aux aménagements.

Pour les préventeurs, assureurs et les organismes de formation, il s'agirait notamment :

- d'accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des préconisations (informations, sensibilisations, formation, aide au financement, etc.)
- de construire une offre à destination des entreprises et répondant aux préconisations de GCC VUL.
- de généraliser le dispositif d'accès au permis de conduire par la conduite accompagnée sur un VUL pour les jeunes en apprentissage professionnel, du type « AJC PRO »

D'autre part, suite à la présentation faite par le BGF de sa brochure d'analyses et de conseils sur la sécurité optimale des camionnettes, le GCC VUL a proposé de rédiger en collaboration avec la partie allemande, un document de référence sur la sécurité et la sinistralité des VUL. Une réunion Intergroupe, le 28 novembre 2008, a permis de confirmer ce souhait et plusieurs contributions venant des membres du GCC, sont déjà parvenues au Bureau.

Ce document, publié par exemple sous la forme d'une

brochure, pourrait bénéficier d'une reconnaissance européenne renforçant sa crédibilité et son impact. Il contribuerait à préciser la

nécessité et le contenu de l'action à entreprendre au niveau communautaire et à faire plus largement connaître les travaux du GCC VUL.

---

## 8 - Conclusion

---

Les débats du GCC VUL ont débouché, comme on vient de le constater, sur une série de propositions qui dessinent les contours d'une politique volontariste en faveur d'un VUL plus sûr. Elles sont portées par un réel consensus, malgré certaines réserves et quelques appréhensions, notamment de la part des constructeurs. Tous ont pu s'exprimer et défendre leurs points de vue. Le GCC VUL a fait droit à leur divergence et pris en compte leurs interrogations.

Le souci de compétitivité qui anime ces entreprises évoluant dans un marché particulièrement concurrentiel ne peut être sous-estimé. La position unanime des participants appelant à une décision contraignante de la part des Pouvoirs Publics français, voire des autorités européennes, répond à la plupart de ces légitimes réserves. C'est le cas, par exemple, pour la dotation minimale des VUL en équipements de sécurité obligatoires.

N'écartant aucun questionnement, venant notamment d'interlocuteurs représentant les grandes fédérations professionnelles, le GCC VUL a répondu à ces inquiétudes, notamment sur le plan social.

Par le biais de cahiers des charges et de prescriptions d'utilisation professionnelle d'ordre général, mais également par la reconnaissance de règles particulières s'appliquant à certains métiers, par la mise en forme de référentiels minimum ou plus spécifiques de compétences, le GCC VUL est parvenu à définir et proposer un corps de mesures pertinentes pour sécuriser l'utilisation du VUL dans le cadre professionnel, qu'elles

s'inscrivent dans le cadre réglementaire, normatif ou dans les guides de bonnes pratiques reconnues par les partenaires sociaux.

Il a pu réunir l'ensemble des parties concernées pour bâtir un discours de prévention des risques, lequel est parvenu à prendre toute sa place aux côtés des exigences économiques et sociales d'un secteur qui occupe une place importante dans l'activité du pays et qui rassemble un très grand nombre d'acteurs aux profils diversifiés. Il espère avoir écrit un chapitre important de la sécurité des VUL, contribuant ainsi à rendre la route plus sûre.

M. Rémy Heitz, alors Délégué interministériel à la Sécurité Routière, déclarait en conclusion des travaux de la table ronde du 14 septembre 2006, « Je suis très partant pour la formation d'un groupe de concertation permanente concernant les VUL et qui serait rattaché au comité de pilotage », et il ajoutait, « je suis prêt, non seulement à l'encourager, mais à fournir des moyens... ». Au terme de ce rapport d'activité, qui recense aussi les avancées obtenues depuis la parution du Livre blanc des 12 propositions pour un véhicule utilitaire plus sûr (voir en annexe n° 12), on est en droit d'estimer que l'engagement a été tenu, sans pour autant sous-estimer le chemin qu'il reste à parcourir pour que ces mesures deviennent réalités.

En conclusion, les membres du GCC VUL ne peuvent que répéter, comme déjà le rapport Saadia, que l'existence d'un cadre juridique faciliterait grandement l'adoption des mesures d'ordre général s'appliquant à tous,

qu'il préconise. Au moment de remettre son rapport au Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, le GCC VUL estime que ce réel consensus d'un

groupe de concertation réunissant autant d'acteurs divers, n'est pas le moindre de ses acquis.

**Paris, le 27 Avril 2009**