

Analyse des accidents routiers impliquant un véhicule utilitaire en Normandie



Photo : Gendarmerie de l'Orne

Observatoire Social
des Transports



Normandie

Décembre 2018

Après avoir réalisé depuis le début de l'année, deux brochures consacrées respectivement aux accidents impliquant les poids lourds et les véhicules de transports en commun en Normandie, l'Observatoire Social des Transports de Normandie vous présente une analyse similaire pour les accidents impliquant des véhicules utilitaires légers, et ce, quel que soit le type de transport réalisé par ces véhicules : privé, public ou pour compte propre.

Les objectifs de cette brochure sont d'analyser les circonstances des accidents, survenus en Normandie, impliquant des véhicules utilitaires et d'identifier les actions de prévention qui pourraient permettre de faire diminuer les accidents. Le périmètre de l'étude est basé sur 5 années de données cumulées (de 2013 à 2017) qui correspondent à un total de 853 accidents corporels ayant provoqué 1 149 blessés et 85 tués.

Les constats dressés à partir des données chiffrées régionales ont été complétés par les principaux résultats du bilan national 2017 de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière et par les témoignages de 3 entreprises ou groupes de Normandie : Elisabeth Courses, CERP Rouen et GSET.

Je tiens à remercier sincèrement ces entreprises pour leurs contributions très intéressantes et enrichissantes. En effet, ce partage d'expériences a permis, notamment, de constater que les problématiques rencontrées, et par conséquent les actions de prévention du risque routier à promouvoir, sont souvent différentes de celles des poids lourds et des autocars.

Pour relayer les principaux messages de prévention identifiés dans cette brochure auprès de leurs conducteurs et de leurs conductrices, les entreprises peuvent télécharger 10 affiches reprenant ces messages, sur le site de la DREAL. Ces affiches sont également disponibles gratuitement en version papier.

Patrick BERG

Directeur régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Sommaire

Données chiffrées relatives aux accidents impliquant un véhicule utilitaire en Normandie ...	4
1 Situation en 2017	4
2 Évolution sur 5 années (2013-2017)	4
2.1 Évolution du nombre d'accidents	4
2.2 Évolution du nombre de blessés	4
2.3 Évolution du nombre de tués	5
2.4 Évolution de la part des accidents impliquant un véhicule utilitaire léger	5
2.5 Évolution de l'indice de gravité des accidents impliquant un véhicule utilitaire	5
3 Analyse des données cumulées sur 5 années (2013-2017)	6
3.1 Accidentologie en fonction de la période	6
3.2 Accidentologie en fonction du lieu	8
3.3 Typologie des accidents impliquant un véhicule utilitaire	10
3.4 Répartition des accidents selon l'origine du véhicule utilitaire, les usagers et les victimes concernés	11
3.5 Poids de l'alcool dans les accidents mortels ou corporels	11
Bilan national de l'accidentalité routière des véhicules utilitaires en 2017	12
Témoignages d'entreprises régionales	12
Messages de prévention	16
Sites internet utiles dans le cadre de la prévention du risque routier	18

Cette publication porte sur les accidents de véhicules utilitaires en Normandie.

Définitions

Véhicule utilitaire (VU) :

Voiture utilitaire ou camionnette, destinée au transport de marchandises, de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur à 3,5 tonnes.

Accidentalité :

Valeur en nombre ou pourcentage d'accidents par rapport à un domaine d'étude.

Accidentologie :

Étude des accidents (types, circonstances, causes...).

Accident corporel :

Accidents survenant sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et occasionnant au moins une victime.

Blessé :

Blessé léger ou hospitalisé.

Blessé hospitalisé :

Blessé hospitalisé plus de 24 heures, non décédé dans les 30 jours.

Personne tuée :

Personne décédée dans les 30 jours suivant l'accident.

ONISR :

Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

Source des statistiques régionales présentées

Données officielles (définitives) de l'ONISR à partir des fichiers BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels de la Circulation) disponibles en DREAL le 10 août 2018.

Avertissement

Dans les tableaux et graphiques présentés, en raison des arrondis, certains totaux peuvent légèrement différer de la somme des éléments qui les composent.

Véhicule utilitaire impliqué ne veut pas dire véhicule utilitaire responsable.

1 Situation en 2017

	Normandie				France (Métropole)			
	Accidents	Blessés	Blessés hospitalisés	Tués	Accidents	Blessés	Blessés hospitalisés	Tués
Toutes catégories d'usagers	2 268	2 851	1 323	191	58 613	73 384	27 732	3 448
 Véhicules utilitaires	155	221	109	19	4 690	non communiqué	1 918	315

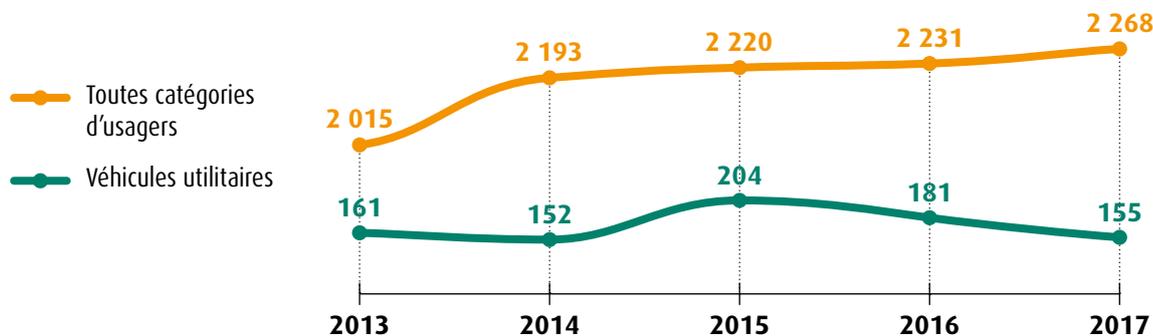
En 2017, l'ensemble des 2 268 accidents corporels intervenus en Normandie a été à l'origine de 2 851 blessés, dont 1 323 blessés hospitalisés, et de 191 tués.

Les 155 accidents impliquant un véhicule utilitaire (dont 18 mortels) ont, eux, été à l'origine de 221 blessés (dont 109 blessés hospitalisés) et de 19 tués (dont 4 conducteurs de véhicule utilitaire).

En 2017, en Normandie, les véhicules utilitaires ont été impliqués dans 6,8 % des accidents corporels (8 % en France métropolitaine) et ces accidents ont été à l'origine de 9,9 % des tués (9,1 % en France métropolitaine).

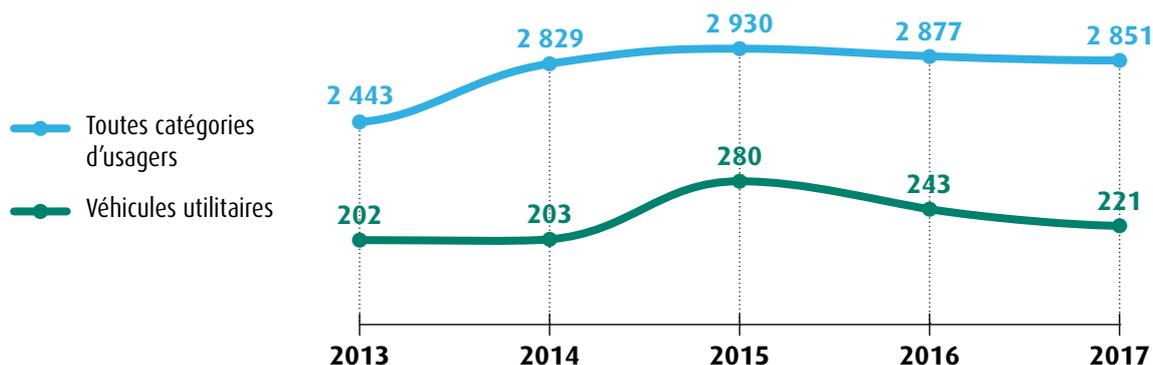
2 Évolution sur 5 années (2013-2017)

2.1 Évolution du nombre d'accidents



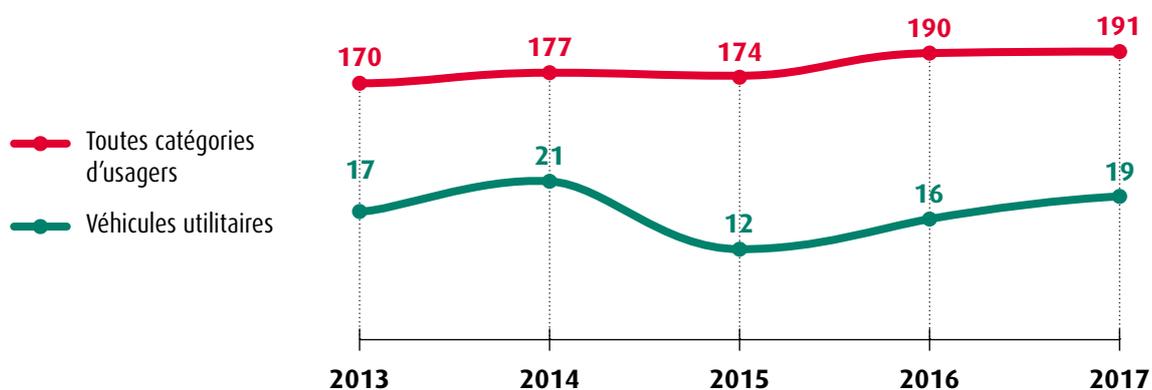
En Normandie, entre 2013 et 2017, le nombre d'accidents impliquant un véhicule utilitaire est en baisse (-3,7 %) et ne suit pas la tendance à la hausse pour l'ensemble des usagers (+12,5 %).

2.2 Évolution du nombre de blessés



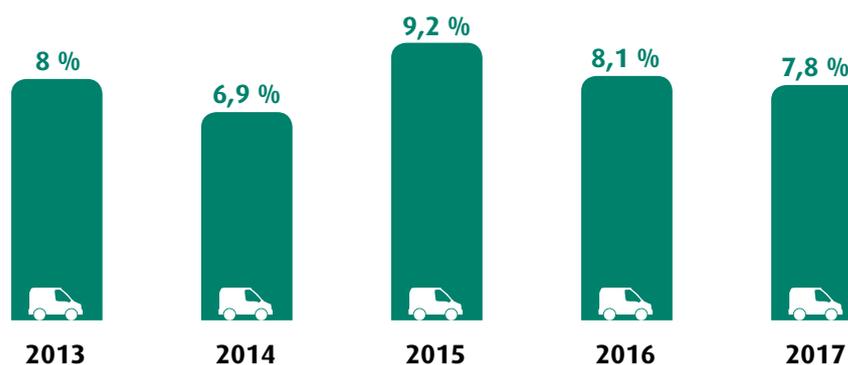
En Normandie, entre 2013 et 2017, le nombre de blessés dans des accidents impliquant un véhicule utilitaire a augmenté de 9,4 % alors que le nombre de blessés pour l'ensemble des usagers a, lui, augmenté de 16,7 %.

2.3 Évolution du nombre de tués

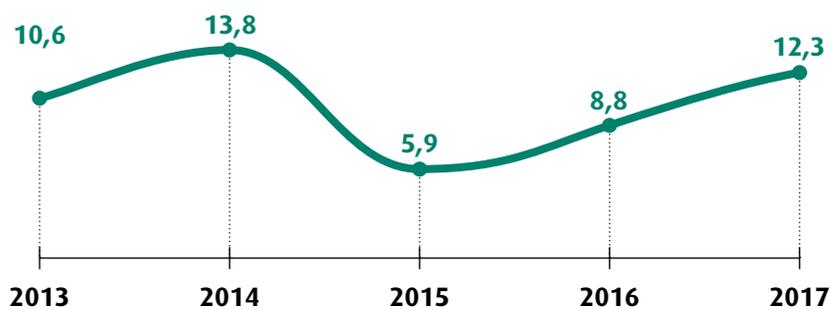


En Normandie, entre 2013 et 2017, le nombre de tués dans des accidents impliquant un véhicule utilitaire a augmenté tout comme le nombre de tués pour l'ensemble des usagers (respectivement +11,8 % et +12,3 %).

2.4 Évolution de la part des accidents impliquant un véhicule utilitaire



2.5 Évolution de l'indice de gravité* des accidents impliquant un véhicule utilitaire



En Normandie, en moyenne entre 2013 et 2017, 100 accidents impliquant un véhicule utilitaire ont provoqué la mort de 10 personnes par an.

* Indice de gravité : nombre de tués / nombre d'accidents x 100.

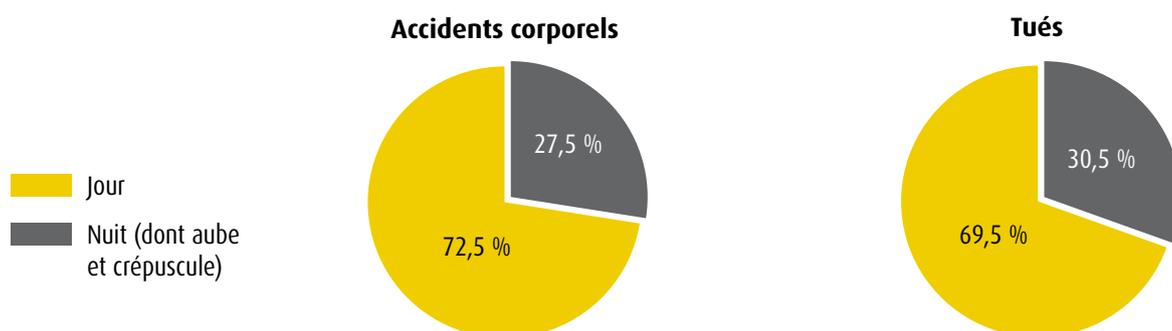
L'analyse de l'accidentalité des véhicules utilitaires en Normandie a été réalisée sur 5 années de données cumulées afin de disposer de statistiques suffisamment importantes pour être représentatives.

Sur 5 ans (de 2013 à 2017), on comptabilise au total, en Normandie, **853 accidents corporels, 1 149 blessés (dont 567 blessés hospitalisés) et 85 tués dans des accidents impliquant un véhicule utilitaire.**

L'analyse effectuée portera donc, pour toutes les rubriques, sur une moyenne annuelle de 171 accidents corporels, 230 blessés (dont 113 blessés hospitalisés) et 17 tués dans des accidents impliquant un véhicule utilitaire.

3.1 Accidentologie en fonction de la période

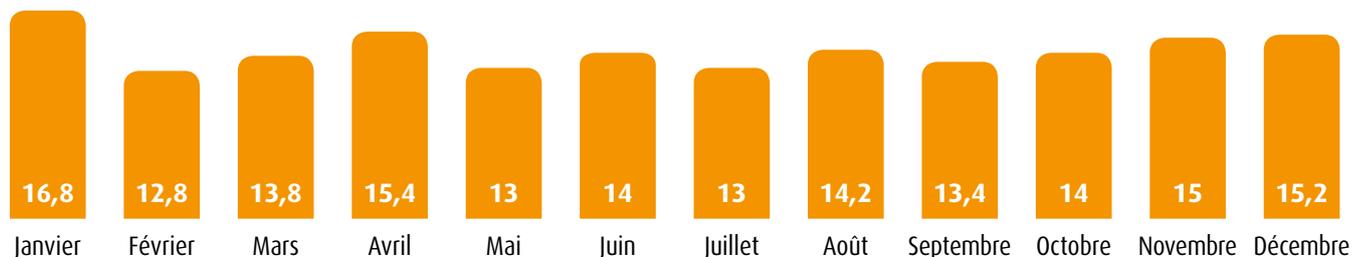
Répartition du nombre d'accidents et du nombre de tués selon la luminosité (jour/nuit)



En moyenne de 2013 à 2017, 27,5 % des accidents impliquant un véhicule utilitaire ont lieu de nuit, ces accidents sont à l'origine de 30,5 % des morts. Pour l'ensemble des catégories d'utilisateurs, 32 % des accidents ont lieu de nuit et sont à l'origine de 39 % des tués.

Répartition du nombre d'accidents et du nombre de tués selon le mois

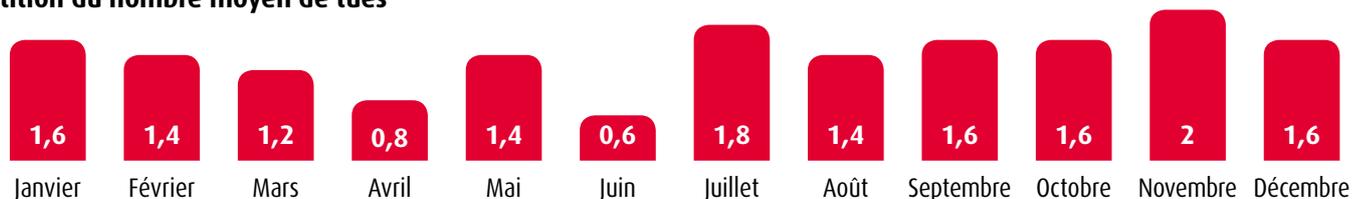
Répartition du nombre moyen d'accidents corporels



En moyenne de 2013 à 2017, pour les véhicules utilitaires, les mois les plus accidentogènes sont janvier et avril. A l'inverse, on constate que le nombre d'accidents est plus faible en février, mai et juillet.

Pour l'ensemble des catégories d'utilisateurs, le mois où les accidents sont nettement moins nombreux est février et celui où ils sont le plus nombreux est juin.

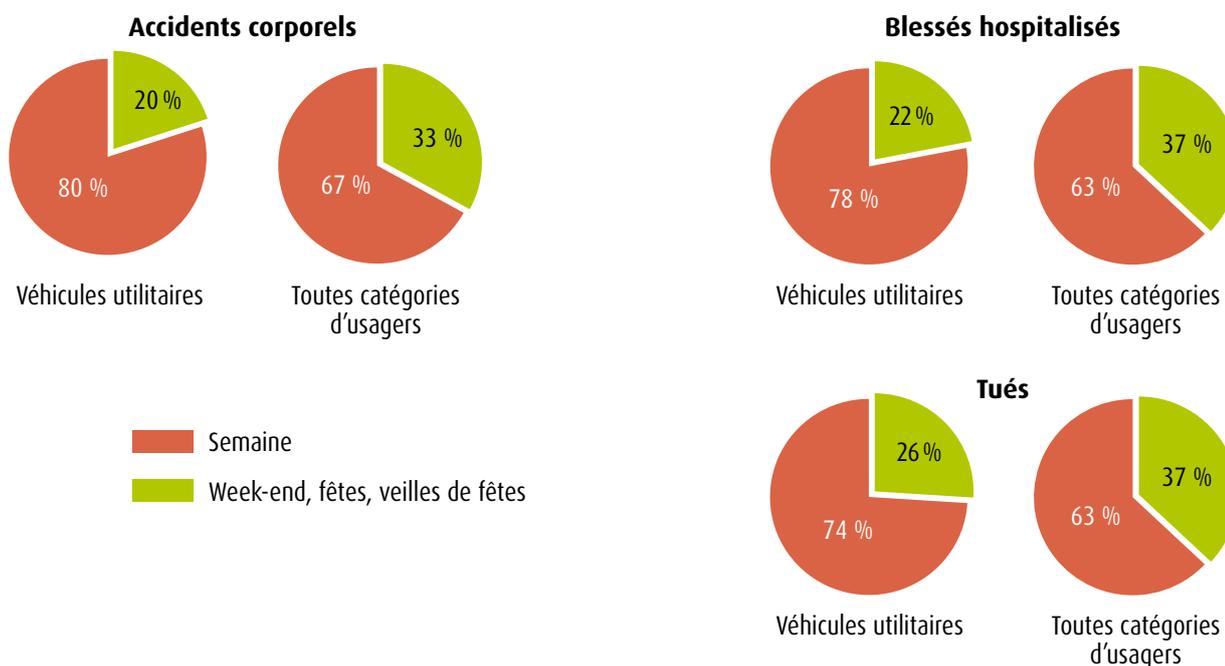
Répartition du nombre moyen de tués



En moyenne de 2013 à 2017, le nombre de tués dans des accidents impliquant un véhicule utilitaire est au plus bas en avril et en juin alors qu'en juillet et novembre, il est le plus élevé.

Pour l'ensemble des catégories d'utilisateurs, le mois d'avril est également celui pendant lequel il y a le moins de tués. Quant au mois où l'on observe un pic de mortalité, il s'agit d'octobre.

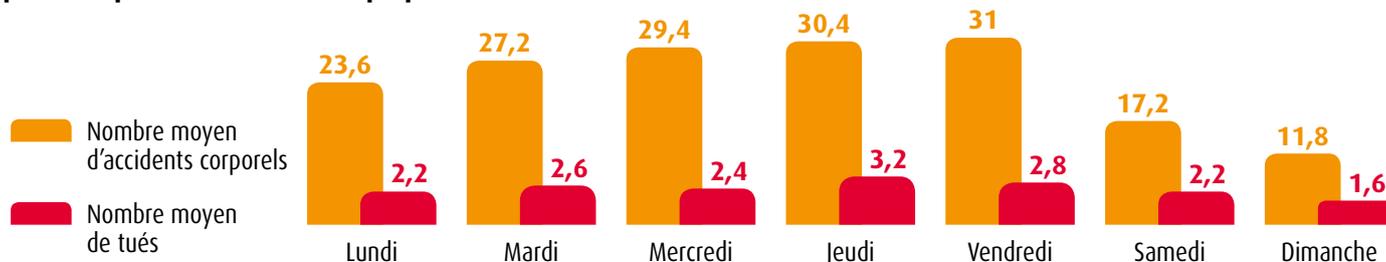
Répartition du nombre d'accidents, de blessés et de tués selon la semaine ou les week-end, fêtes et veille de fêtes



En moyenne de 2013 à 2017, les accidents impliquant un véhicule utilitaire se concentrent logiquement en semaine (80 %) comme les transports effectués. Les accidents sont proportionnellement plus graves les week-end et jours fériés, comme pour l'ensemble des usagers.

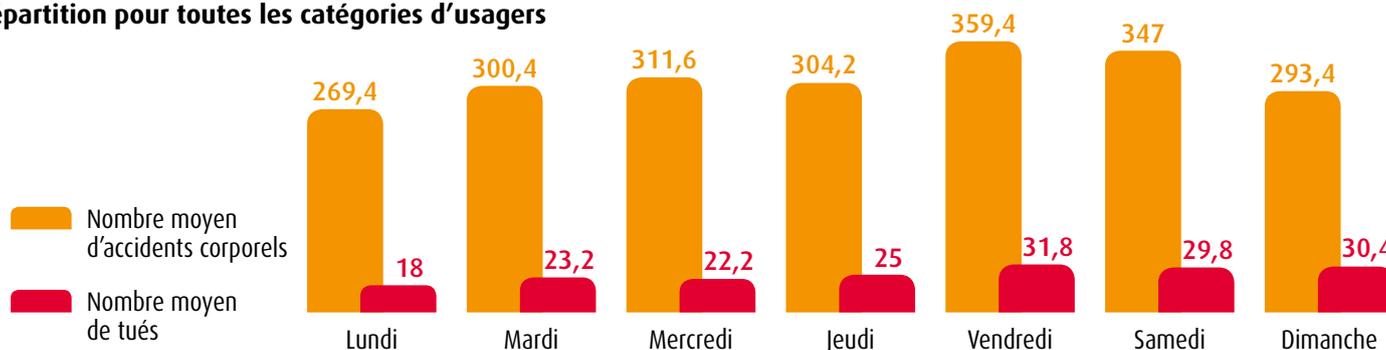
Répartition du nombre moyen d'accidents et du nombre moyen de tués selon le jour de la semaine

Répartition pour les accidents impliquant un véhicule utilitaire



Ces chiffres confirment qu'en moyenne de 2013 à 2017, la majorité des accidents et des tués surviennent en semaine mais qu'il n'existe pas de différence sensible selon les jours.

Répartition pour toutes les catégories d'usagers



En moyenne de 2013 à 2017, pour l'ensemble des catégories d'usagers, les jours les plus accidentogènes sont les vendredi et samedi. Ainsi, le vendredi, le nombre d'accidents corporels connaît une hausse de 33,4 % par rapport au lundi qui est le jour le moins accidentogène.

Répartition du nombre d'accidents corporels selon les conditions météorologiques et l'état de la chaussée

Répartition selon les conditions météorologiques

Moyenne annuelle (2012-2016)	Véhicules utilitaires	Toutes catégories d'usagers
Normale	71,2 %	77,2 %
Pluie légère 	13 %	11,9 %
Pluie forte 	4,2 %	2,6 %
Neige/grêle 	1,1 %	0,6 %
Brouillard/fumée 	1,8 %	1,3 %
Vent fort/tempête 	0,7 %	0,5 %
Temps éblouissant 	2,3 %	1,7 %
Temps couvert 	4,5 %	3,2 %
autre	1,3 %	0,8 %
TOTAL	100 %	100 %

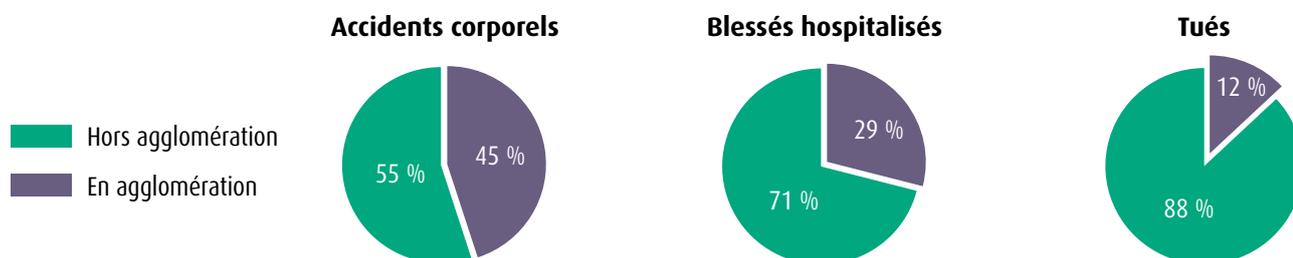
Répartition selon l'état de la chaussée

Moyenne annuelle (2012-2016)	Véhicules utilitaires	Toutes catégories d'usagers
Normale	70,9 %	74,3 %
Mouillée	25,5 %	22,9 %
Enneigée	0,3 %	0,2 %
Verglacée	1,4 %	0,9 %
Autre	1,9 %	1,7 %
TOTAL	100 %	100 %

En moyenne de 2013 à 2017, dans 71 % des cas, les accidents impliquant un véhicule utilitaire ont lieu dans des conditions climatiques normales avec un état de la chaussée également normal. Cette tendance est encore plus marquée pour l'ensemble des catégories d'usagers puisque 77,2 % des accidents surviennent dans des conditions climatiques normales et 74,3 % avec un état de la chaussée normal.

3.2 Accidentologie en fonction du lieu

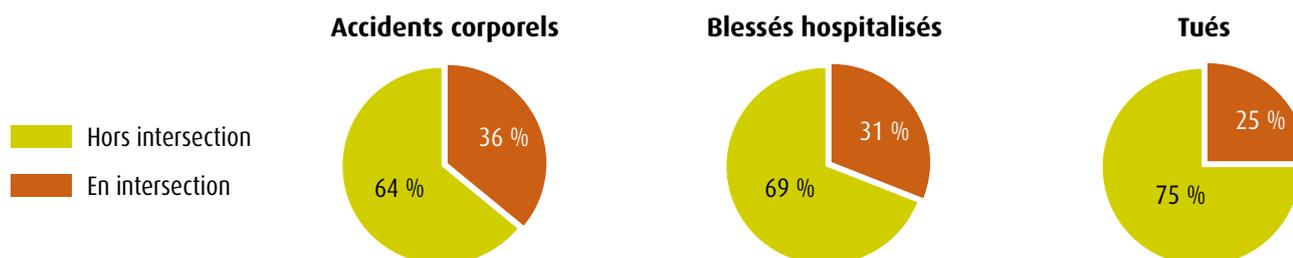
Répartition entre : en agglomération ou hors agglomération



De 2013 à 2017, en raison notamment de la vitesse réduite, les accidents impliquant un véhicule utilitaire sont moins fréquents en agglomération et moins graves qu'hors agglomération où ils représentent 71 % des blessés hospitalisés et 88 % des décès. Ainsi, en Normandie, 100 accidents impliquant un véhicule utilitaire provoquent en moyenne 16 décès hors agglomération contre 2,6 en agglomération.

Les accidents impliquant tout type d'usagers sont, quant à eux, plus nombreux en agglomération (56 %) mais ils restent moins graves. Ainsi, en Normandie, 100 accidents provoquent 14 décès en rase campagne contre 3 en agglomération.

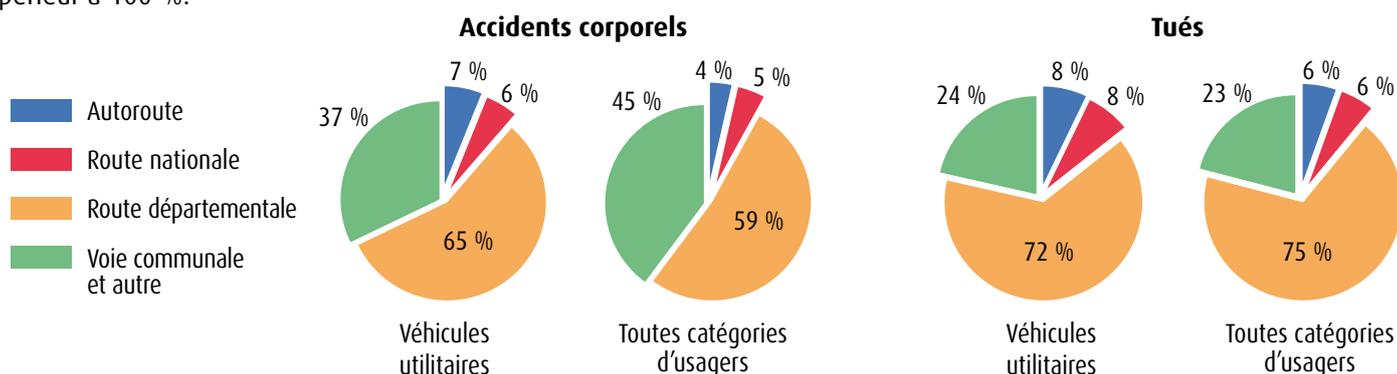
Répartition en intersection ou hors intersection



En moyenne de 2013 à 2017, les accidents impliquant un véhicule utilitaire sont peu fréquents en intersection et moins mortels qu'hors intersection où ils représentent 64 % des accidents, 69 % des blessés hospitalisés et 75 % des décès. Les mêmes tendances se confirment pour l'accidentalité de l'ensemble des catégories d'usagers puisque 64 % des accidents, 68 % des blessés hospitalisés et 77 % des décès surviennent hors intersection.

Répartition selon le réseau routier

NB : Plusieurs routes peuvent être concernées par un même accident, ce qui explique que le total des pourcentages soit supérieur à 100 %.



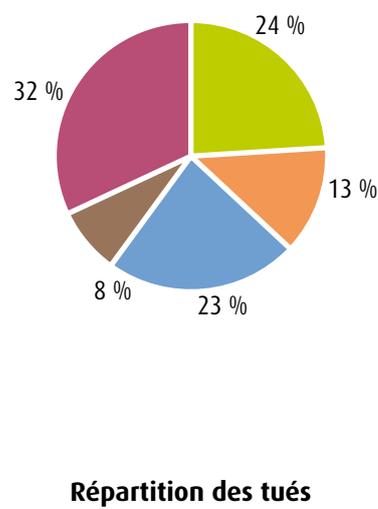
De 2013 à 2017, la majorité des accidents avec un véhicule utilitaire impliqué a lieu sur des routes départementales et y est plus grave, ce qui correspond à la tendance de l'accidentalité globale (toutes catégories d'usagers). Toutefois, alors que seuls 4 % des accidents surviennent sur autoroute pour l'ensemble des usagers, le pourcentage atteint 7 % pour les accidents impliquant un véhicule utilitaire.

Répartition selon le département

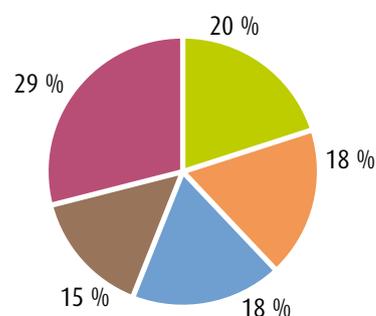
Moyenne annuelle (2013-2017)	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels
Calvados	41	3,4
Eure	22,6	2,8
Manche	38,4	3
Orne	13,6	2,4
Seine-Maritime	55	4,6
Normandie	170,6	16,2

Moyenne annuelle (2013-2017)	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de tués
Calvados	29,6	3,4
Eure	19,2	3
Manche	19,4	3
Orne	10,6	2,6
Seine-Maritime	34,6	5
Normandie	113,4	17

Répartition des accidents

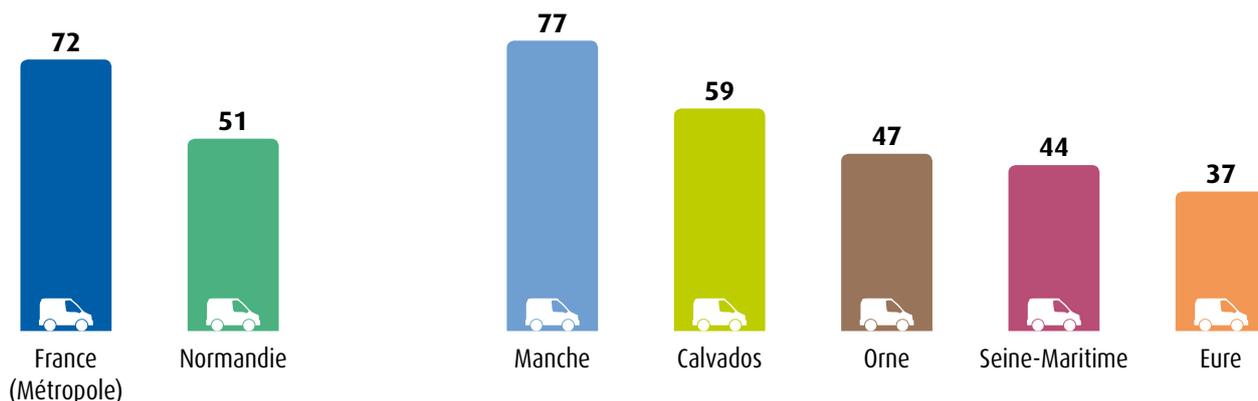


Répartition des tués



En moyenne, les accidents de la route impliquant un véhicule utilitaire, de 2013 à 2017, sont plus nombreux en Seine-Maritime, ce qui s'explique notamment par un trafic de véhicules utilitaires plus important. Ils sont cependant plus graves dans l'Orne où presque 1 accident sur 5 est mortel ainsi que dans l'Eure avec presque 1 accident mortel sur 8.

Accidents corporels impliquant un véhicule utilitaire pour un million d'habitants (en moyenne)



Rapportée au million d'habitants, l'accidentalité annuelle moyenne des véhicules utilitaires en Normandie, de 2013 à 2017, est inférieure à la moyenne nationale, soit 51 accidents corporels par million d'habitants contre 72. Au sein de la région, c'est la Manche qui a la moyenne la plus élevée (77) et l'Eure, la moyenne la plus faible (37).

3.3 Typologie des accidents impliquant un véhicule utilitaire

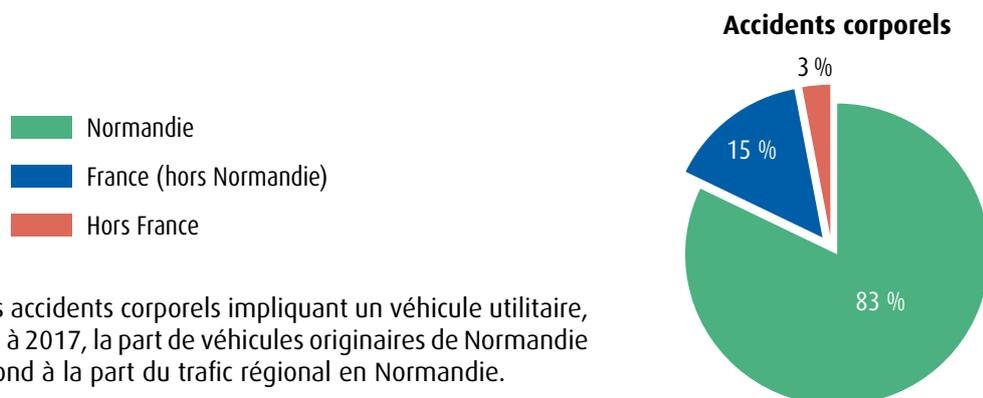
Moyenne annuelle (2013-2017)	En intersection	Hors intersection
1 - Accident avec piéton(s)	5,1 %	10,3 %
2 - Véhicule seul		
- Sans collision	0,8 %	3,1 %
- Obstacle fixe	0,7 %	9,8 %
3 - Impliquant deux véhicules		
- Collision frontale	3,1 %	12,6 %
- Collision arrière	3,8 %	11,1 %
- Collision par le côté	19,7 %	9,6 %
4 - Impliquant plus de deux véhicules		
- En chaîne	0,6 %	3,4 %
- Collision multiple	2,1 %	4,2 %
TOTAL 1 à 4	35,9 %	64,1 %

En moyenne, de 2013 à 2017, les collisions par le côté entre un véhicule utilitaire et un autre véhicule représentent, en intersection, environ 20 % des accidents corporels. Hors intersection, les collisions frontales et arrières sont les plus nombreuses (respectivement 12,6 % et 11,1 %).

Pour les véhicules utilitaires, les accidents avec des piétons sont plus nombreux hors intersection (10,3 % des accidents) que pour l'ensemble des catégories d'usagers de la route.

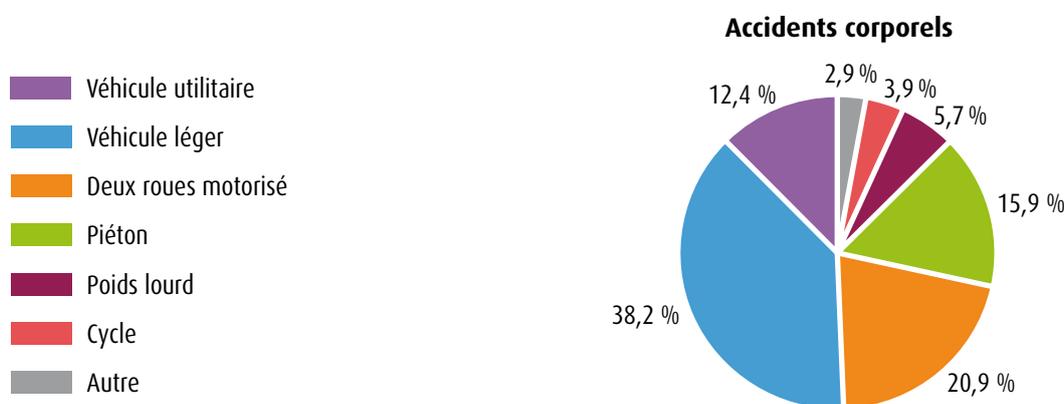
3.4 Répartition des accidents selon l'origine du véhicule utilitaire, les usagers et les victimes concernés

Répartition des accidents corporels selon l'origine des véhicules utilitaires impliqués



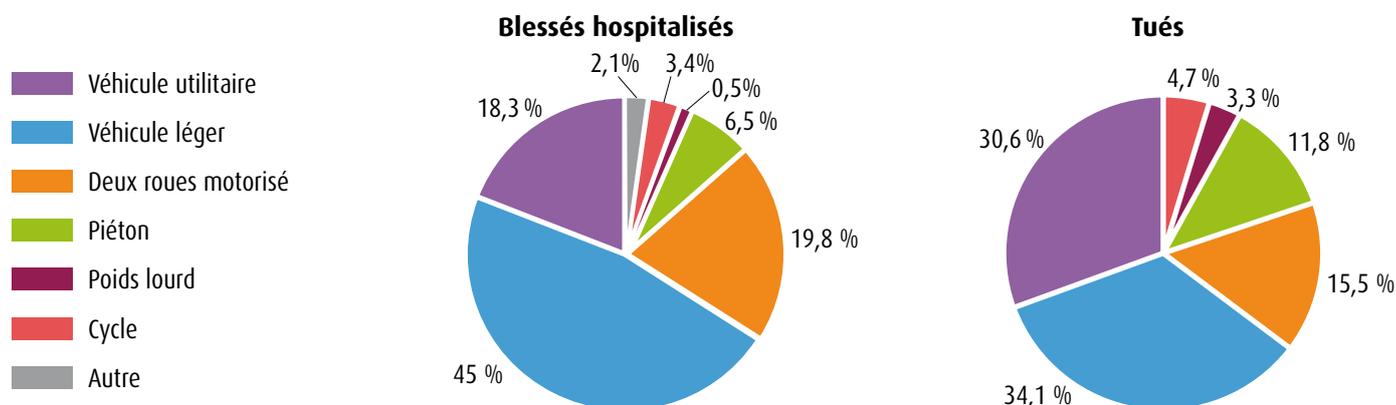
Dans les accidents corporels impliquant un véhicule utilitaire, de 2013 à 2017, la part de véhicules originaires de Normandie correspond à la part du trafic régional en Normandie.

Répartition, par catégorie d'usagers, des accidents impliquant un véhicule utilitaire



De 2013 à 2017, dans 38 % des accidents impliquant un véhicule utilitaire, l'autre usager est un véhicule de tourisme. La proportion des deux-roues motorisés et des piétons est également élevée (respectivement 21 % et 16 %).

Répartition, par catégorie d'usagers, des victimes d'accidents impliquant un véhicule utilitaire



De 2013 à 2017, dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire, 34,1 % des tués et 45 % des blessés hospitalisés sont des usagers de véhicules de tourisme.

3.5 Poids de l'alcool dans les accidents mortels ou corporels

De 2013 à 2017, pour les accidents corporels impliquant un véhicule utilitaire, 93 accidents avec alcool ont été recensés, soit 19 par an en moyenne. Sur ces 93 accidents, la plupart des conducteurs contrôlés positifs étaient des usagers de véhicules utilitaires (72 %) et en situation délictuelle (85 %).

Bilan national de l'accidentalité routière des véhicules utilitaires en 2017

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)

En 2017, en France, 4 690 accidents ont impliqué un véhicule utilitaire, soit 8 % du total des accidents corporels, alors que ces véhicules effectuent 17 % des kilomètres parcourus.

Ces accidents ont été à l'origine de 1 918 blessés hospitalisés et de 315 tués, soit 9 % de la mortalité routière.

Entre 2010 et 2017, le nombre de tués dans des accidents impliquant un véhicule utilitaire, a diminué de 24.6 % alors que le parc de ces véhicules a augmenté de 22 % et que le nombre de kilomètres effectués par ces derniers a, lui, augmenté de 30 %.

Constat dressé concernant les accidents corporels impliquant un véhicule utilitaire en 2017 en France :

- parmi les 1 918 blessés hospitalisés, 578 étaient dans le véhicule utilitaire,
- parmi les 315 tués, 99 étaient dans le véhicule utilitaire (78 conducteurs et 21 passagers),
- parmi les 315 tués, un tiers est usager du véhicule utilitaire, un tiers automobiliste et un tiers usager vulnérable (piétons et deux-roues),
- la moitié des 99 usagers de véhicules utilitaires tués, l'est dans un accident sans tiers,
- la moitié des conducteurs de véhicules utilitaires impliqués dans un accident mortel est présumée responsable (contre 29 % pour les poids lourds et 61 % pour les automobilistes),
- les accidents mortels se concentrent hors agglomération (58 %); la part sur autoroute (14 %) étant plus élevée que pour les autres usagers,
- sur autoroute, la majorité des usagers de véhicules utilitaires tués, le sont de nuit (58 %),
- comme pour les autres usagers, les accidents sont plus nombreux en juin et octobre et moins nombreux en février et août,
- pour les accidents pour lesquels la donnée est disponible :
 - 36 % des usagers de véhicules utilitaires tués ne portaient pas leur ceinture,
 - 12 % des conducteurs de véhicules utilitaires impliqués dans un accident mortel présentaient une alcoolémie supérieure à 0.5 g/l et 11 % étaient positifs aux stupéfiants.

Témoignages d'entreprises régionales

CERP Rouen

L'entreprise, qui fait partie du Groupe ASTERA, coopérative de pharmaciens, dispose de 32 agences réparties en métropole.

Transports réalisés : livraisons de médicaments (32 000 références) auprès de 6 700 pharmacies

3 600 salariés dont 800 conducteurs

500 véhicules utilitaires

Âge moyen du parc : 3 ans



Principaux **constats** dressés concernant l'accidentalité routière au sein de l'entreprise :

- 190 sinistres déclarés à l'assurance en 2017 (soit 1 accident tous les 160 000 km) dont 70 % responsables.
- Les accidents sont plus fréquents : le lundi, journée durant laquelle il y a le plus de circulation étant donné que les tournées débutent plus tard et l'après-midi, après le repas et en fin de tournée.



Valérie SAITEMARIE,
responsable de la flotte
automobile et assurance
et Jessy MERCIER,
chargé de mission
logistique

- Les petits accrochages sont généralement dus aux conducteurs avec peu d'ancienneté qui estiment mal le gabarit du véhicule et les accidents responsables déclarés, aux conducteurs expérimentés.
- Les accidents corporels graves impliquent principalement des motos en raison d'un refus de priorité du véhicule utilitaire.
- Les principales causes identifiées pour les accidents sont : une mauvaise appréciation des distances et du gabarit du véhicule utilitaire (d'où des véhicules en stationnement accrochés), la vitesse, les distances de sécurité non respectées avec le véhicule qui précède et le manque de vigilance (notamment en quittant un stationnement non réglementaire).

La principale problématique identifiée par l'entreprise concerne les accrochages liés au gabarit des véhicules.

Il convient de noter que les conducteurs de l'entreprise ont de meilleures conditions de travail que la majorité des chauffeurs livreurs en moins de 3,5 tonnes. Ils rencontrent tous les jours des problèmes de stationnements : insuffisants, mal placés ou occupés par des véhicules particuliers, ce qui les oblige trop souvent à se garer sur un emplacement non réglementaire et à risquer la contravention et l'accrochage lors de leur départ. Mais, ils sont quand même moins soumis au stress que les autres chauffeurs livreurs. En effet, ils ont une tournée de référence avec toujours les mêmes officines à livrer et n'ont donc pas à chercher les adresses de livraison. Ils ont également beaucoup moins de mécontentements de clients à gérer, étant donné que la fiabilité de la commande est assurée grâce à un système de traçabilité des produits, de la commande et des bacs de livraison (ce système permettant moins de 0,3 erreur pour 1000 lignes).

De plus, l'entreprise considère que les bonnes conditions de travail permettent de fidéliser les conducteurs expérimentés qui disposent notamment de qualités relationnelles indispensables pour établir une relation de confiance avec les pharmaciens et pharmaciennes.

Les actions de prévention déjà mises en place par CERP Rouen pour limiter le risque routier sont variées :

- Le recensement de tous les accidents (même en l'absence de constat) avec l'établissement d'une fiche sinistre détaillant les circonstances. Ces fiches sont exploitées par l'assureur afin de permettre à l'entreprise de mettre en place les actions de prévention les plus adaptées.
- L'entreprise, qui achète uniquement des véhicules neufs « toutes options » (avec climatisation, bluetooth, GPS, régulateur de vitesse ...), investit, en plus, chaque année, dans de nouveaux équipements pour le confort et la sécurité de ses conducteurs. Parmi ceux déjà retenus, on peut citer : les radars et les caméras de recul, les feux anti-



brouillard, des marche-pieds (standards ou rétractables), des pneus hiver... Les sièges suspendus (anti vibrations) sont, eux, testés depuis 2018.

- La mise en place de formations éco-conduite, qui permettent notamment une conduite plus apaisée, plus souple.
- Les campagnes de communication via différents supports (affiches, quizz, journal interne, feuillet joint à la fiche de paye...) ont porté notamment sur : la vitesse, le temps de réaction, les distances de sécurité, le port de la ceinture, la consommation d'alcool, la prise de médicaments et de drogues, le téléphone au volant, la nécessité de contrôler sa vue, des rappels du code de la route, de la signalisation routière...
- La nomination d'un référent sécurité dans chaque agence.
- L'instauration d'une fiche de suivi pour la vérification des pneumatiques toutes les 2 semaines.
- La transmission tous les 2 mois aux agences des statistiques relatives aux accidents afin qu'elles aient connaissance du coût des accidents mais également qu'elles en tirent les conséquences concernant les actions à mettre en place auprès des conducteurs multirécidivistes.

L'entreprise souhaiterait également mettre en place d'**autres actions à l'avenir**, comme par exemple :

- L'équipement des véhicules en logiciel d'éco-conduite.
- Un audit des conducteurs responsables de plusieurs accidents afin de leur faire suivre des formations adaptées à leurs besoins. actuellement, ce ne sont pas les conducteurs qui en ont le plus besoin qui vont en formation.
- L'instauration d'un debriefing systématique avec le référent sécurité après chaque accident et une meilleure formation de ces référents, notamment afin que les « fiches sinistre » soient plus complètes.
- Une campagne de communication sur la courtoisie au volant.

Transports réalisés : livraisons de courses express en température dirigée, tournées de livraisons de colis et livraisons et montages de meubles et bureaux

44 salariés dont 42 conducteurs

Âge moyen : 40 ans

44 véhicules utilitaires

Âge moyen du parc : 3 ans



Concernant les accrochages subis par ses véhicules, l'entreprise a pu dresser un certain nombre de **constats** :

- Ces accrochages, essentiellement à l'avant et à l'arrière des véhicules, ont 3 causes principales : l'inattention du conducteur, le stress de ce dernier et le fait qu'il ait dû se garer sur un stationnement inadapté.
- La majorité des accrochages ont lieu entre le 3^e et le 6^e mois après l'embauche du conducteur, au moment où sa vigilance retombe après avoir été très attentif à ses débuts.

Si l'entreprise n'est pas en mesure d'évaluer l'ampleur et l'incidence du cannabis et du téléphone au volant, elle considère que ses conducteurs sont obligatoirement concernés et qu'il est important de les sensibiliser sur ces sujets. Notamment, parce que les jeunes qui fument du cannabis le week-end n'ont pas du tout conscience que ce dernier est encore détectable les jours suivants.

Monsieur Virette tient à insister sur **3 problématiques spécifiques aux véhicules utilitaires** qui ont un impact direct sur l'accidentalité de ces derniers :

1) Le stress.

Un conducteur qui a de nombreux colis à livrer (jusqu'à 160 par jour à Noël) a obligatoirement la pression et ne doit pas essayer de rattraper, sur la route, le retard qu'il a pu prendre dans la réalisation de sa tournée. De plus, il peut se sentir agressé quand un client mécontent s'en prend à lui (par exemple, lorsque le produit livré ne correspond pas à ce qu'il a commandé). Le conducteur doit donc impérativement savoir prendre du recul par rapport à tous les aléas liés à son activité et ne pas être trop préoccupé par ces derniers, car sinon il risque l'excès de vitesse et le défaut d'attention sur la route.

2) La limitation des véhicules utilitaires légers à 3,5 tonnes de PTAC seulement, rend impossible l'installation d'équipements supplémentaires très utiles pour le confort ou la sécurité du conducteur. En effet, ces équipements feraient perdre trop de



*Emmanuel VIRETTE,
gérant*

charge utile au véhicule et donc de productivité à l'entreprise (exemple du hayon qui faciliterait beaucoup le travail du livreur mais qui amputerait d'1/4 la charge utile d'un véhicule frigo). Monsieur Virette considère qu'il faudrait que les véhicules utilitaires légers puissent aller jusqu'à 4,5 tonnes de PTAC (comme en Allemagne) en imposant en contrepartie le suivi d'une formation par le conducteur, ce qui serait un vrai plus en termes de sécurité, de professionnalisation et donc de valorisation du métier de chauffeur livreur.

3) Le manque de stationnements réservés aux livraisons et bien situés, et le fait que, lorsqu'ils existent, ces stationnements soient occupés par des voitures particulières, obligent les chauffeurs livreurs à se garer sur des emplacements inadaptés, ce qui est stressant pour le conducteur et augmente le risque d'accidents lorsqu'il en repart.

Parmi les **actions de prévention du risque routier** mises en place par l'entreprise, ou à venir, on peut citer :

- L'équipement des véhicules en caméra ou radar de recul.
- La volonté de rendre polyvalents les conducteurs sur plusieurs tournées, afin d'alterner celles-ci, pour éviter les erreurs de conduite dues à l'habitude et à la lassitude.
- La communication de messages de prévention auprès des conducteurs via le compte de l'entreprise sur un réseau social. Les affiches de l'OST relatives à la prévention du risque routier y seront par exemple relayées.

Le groupe de transport GSET comprend 5 filiales dont 3 qui effectuent du transport léger :

■ **EURO (Entreprise d'Urgence ROUTIÈRE)**

Transports réalisés : transports nécessitant des compétences ou des équipements spécifiques, à savoir principalement des transports d'œuvres d'art, de gaz conditionné et de produits pharmaceutiques

14 véhicules utilitaires

■ **ULS (Urgences Liaisons Services)**

Transports réalisés : transports express de colis

37 véhicules utilitaires

■ **ULS Line (Urgences Liaisons Services Line)**

Transports réalisés : lignes régulières de nuit

14 véhicules utilitaires



Photo : GSET

Au niveau des **constats dressés** par le GSET concernant l'accidentalité routière de ses véhicules utilitaires, on peut noter que :

- Les mois de juin et décembre sont plus accidentogènes, ce qui peut s'expliquer par une activité importante ces mois-là et également par la fatigue des conducteurs, dont les derniers congés datent généralement de plusieurs mois.
- Les conducteurs qui réalisent des trajets longues distances ont plus d'accrochages que ceux qui effectuent de nombreuses livraisons sur des trajets courts.
- Les seuls accidents graves ont eu lieu au sein d'ULS Line, qui effectue uniquement des transports de nuit. Ils sont dus à des collisions avec des animaux sauvages (sangliers) et surtout à l'endormissement du conducteur.
- Les conducteurs d'ULS, qui effectuent du transport express de colis, rencontrent quotidiennement des problèmes de manque de stationnement pour leurs livraisons, ce qui les oblige à effectuer celles-ci en étant garés en double file, ce qui n'est pas satisfaisant en matière de sécurité.

Concernant les **actions de prévention du risque routier** mises en places au sein du groupe, certaines sont communes aux trois entreprises de transport et d'autres spécifiques à l'une d'elle en raison des transports réalisés.

Parmi les actions communes au sein de GSET, on peut citer :

- Les actions liées aux véhicules : les véhicules utilitaires sont affectés aux conducteurs, ils en prennent donc plus soin ; ils sont tous achetés toutes options avec notamment : limiteur et régulateur de vitesse, ABS, EBV, GPS, Bluetooth, climatisation, siège anti-vibrations, rétroviseur dégivrante, caméra et radar de recul, tablette intégrée pour poser les documents de transport... ; ils sont renouvelés tous les deux ans, sont bridés à 130 km/h, sont équipés de la géolocalisation, ce qui permet de suivre en temps réel l'activité des conducteurs, dont la vitesse du véhicule et également d'un chronotachygraphe numérique, ce qui facilite notamment le calcul de la rémunération.
- Les actions liées aux conducteurs : le suivi par tout nouveau conducteur d'une semaine de formation (voir plus, si nécessaire) en compagnonnage avec un conducteur référent expérimenté, l'instauration de bonnes conditions de travail et de rémunération permettant de fidéliser



Frédéric PIGASSOU,
gérant

les conducteurs, de les inciter à s'investir et donc de conserver les conducteurs expérimentés et performants, la mise en place d'une prime de qualité que le conducteur peut perdre pendant plusieurs mois en cas d'accident responsable, d'accident non déclaré et s'il ne contrôle pas les niveaux et les pneumatiques comme il le devrait.

- Les actions de communication : livret d'accueil, note de service jointe à la fiche de paye, autocollant apposé dans les véhicules pour identifier les signes de fatigue.

Concernant les actions spécifiques à certaines filiales de GSET on peut citer :

- Chez ULS Line : les conducteurs prennent désormais l'autoroute quand cela est possible afin de limiter le risque d'accidents dus à des collisions avec des animaux sauvages.
- Chez EURO : la qualité de service « premium » et la précision étant primordiales, les conducteurs sont moins sujets aux accidents routiers car :
 - ils sont rémunérés à l'amplitude et réalisent les transports dans des conditions optimales,
 - ils suivent des formations annuelles, spécifiques aux transports réalisés (formation aux Bonnes Pratiques de Distribution Pharmaceutique, formation à la livraison de gaz conditionné, formation au transport de matières dangereuses...).

Concernant les **actions de prévention du risque routier à venir**, celles-ci seront déterminées en fonction du travail réalisé par l'ingénieur qualité qui va être embauché en janvier 2019. Ce dernier devra exploiter les données disponibles afin d'assurer un suivi des litiges liés à l'accidentalité, d'identifier les causes des accidents et de mettre en place une nouvelle organisation permettant d'éviter, par exemple, les réparations de dernière minute sur les véhicules.



Photo : gendarmerie de l'Orne

Respecter les limitations de vitesse, c'est bien mais ce n'est pas suffisant car de nombreux accidents sont dus à une **vitesse inappropriée** au vu des circonstances (état de la chaussée, conditions climatiques, manque de visibilité...).

Soyez vigilants !

Attention à la dangerosité des **passages à niveau** !

En France, en 2017, on recense environ 15 000 passages à niveau, 450 000 fermetures de barrières par jour, une centaine de collisions et 42 tués sur l'année.

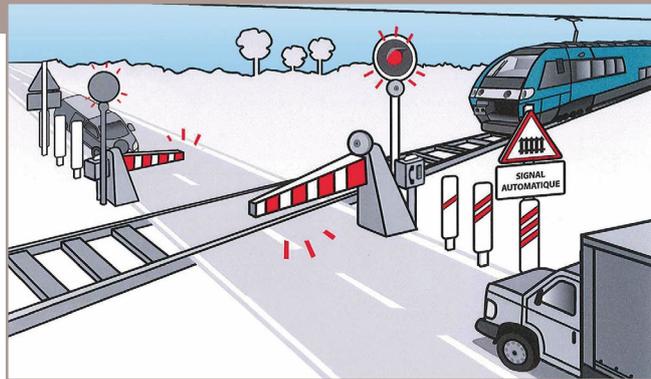
98 % des accidents sont dus au non respect du code de la route.

En Normandie, on recense au total, en 2017, 1 181 passages à niveau dont 726 sur des lignes exploitées et 8 collisions avec 13 victimes en 10 ans (de 2008 à 2017).

Adaptez votre vitesse à l'approche d'un passage à niveau et engagez-vous uniquement si la route est dégagée. Arrêtez-vous obligatoirement au feu rouge clignotant ou au stop. Ne vous arrêtez jamais sur la voie ferrée.

En cas d'immobilisation sur les voies ferrées :

- dégagez le véhicule en cassant les barrières, elles sont conçues pour cela,
- évacuez tous les passagers du véhicule bloqué sur les voies,
- utilisez le téléphone du passage à niveau.



De nombreux accrochages sont dus à un **défaut d'attention** et pourraient être évités en étant plus vigilant.

Cela semble évident mais il est essentiel que le conducteur contrôle en permanence son environnement et pense à faire systématiquement le tour de son véhicule avant de démarrer.



Sur autoroute, l'endormissement est la première cause de décès :

1 accident mortel sur 3 est dû à la somnolence.

La somnolence multiplie par 8 le risque d'accident.

0,5 gramme d'**alcool** par litre de sang,
c'est seulement 2 verres !
Une personne qui a bu multiplie par 8,5 le risque
d'être responsable d'un accident mortel.



Quelle que soit la boisson alcoolisée, un verre représente à peu près la même quantité d'alcool. (Quantités servies dans un bar)

La conduite après avoir fait usage de stupéfiants est interdite quelle que soit la quantité absorbée.



Si vous êtes contrôlé positif, il s'agit d'un délit qui entraînera, notamment, la perte de 6 points sur votre permis de conduire.

En France, près de 700 000 personnes consomment régulièrement du cannabis (en 2017, selon l'office français des drogues et de la toxicomanie).

Après leur consommation, les **drogues** sont généralement dépistables dans les urines pendant plusieurs jours.

Ainsi, par exemple, le **cannabis** est détectable pendant 3 à 5 jours en cas de consommation occasionnelle et pendant 30 à 70 jours en cas d'usage régulier (plusieurs fois par semaine).



Écrire un message sur votre **smartphone** alors que vous conduisez multiplie le risque d'accident par 23 et vous oblige à détourner les yeux de la route pendant au moins 5 secondes.

Sites internet utiles dans le cadre de la prévention du risque routier

Le site « prevention-ferroviaire.fr »

Ce site présente, pour les passages à niveau, ce qu'il faut savoir sur :

- l'accidentologie,
- les règles de sécurité,
- les actions de sécurisation,
- et les campagnes, actions de sensibilisation à leur dangerosité.



Le site « securite-routiere.gouv.fr »

Il vous permet d'accéder aux chiffres clés, à l'information et à la réglementation en lien avec la sécurité routière, ainsi qu'à des conseils pratiques et à des outils de sensibilisation et de communication sur les dangers de la route.



Le site « routeplussure.fr »

Il vous permet d'accéder à des témoignages, aux concours d'innovation et aux campagnes de communication de la sécurité routière.



Le site de la DREAL Normandie

Dans la rubrique dédiée à l'Observatoire Social des Transports (Transports et véhicules puis Observatoire Social des Transports et actions partenariales), vous pouvez accéder à 10 affiches réalisées en décembre 2018, à destination des conducteurs de véhicules utilitaires, pour prévenir le risque d'accident routier.



Ces affiches (au format A3) sont disponibles gratuitement sur simple demande à la DREAL Normandie auprès de Christine Nègre.



Le site « inrs.fr »

Le site internet de l'Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des maladies et des accidents du travail donne des clés pour prévenir les risques d'accidents au travail dont le risque routier.

En tapant « VUL » au niveau de votre recherche, voici par exemple ce que vous trouverez :

Poser une question à l'INRS | Espace Presse | Tous nos sites | Flux RSS |  Ma sélection

 Santé et sécurité au travail

INRS | Actualités | Démarches de prévention | Risques | Métiers et secteurs d'activité | Services aux entreprises | Publications et outils

Accueil > Résultats de la recherche simple

Résultats de la recherche simple

Choisir son véhicule utilitaire léger (VUL)
Cette brochure s'adresse aux entreprises qui souhaitent acquérir un véhicule utilitaire léger (VUL). Les différentes options proposées par les constructeurs, dont certaines contribuent pleinement à la prévention des accidents du travail et des maladies...

Le carnet de suivi des véhicules utilitaires légers (VUL)
Une des mesures de prévention de l'accident de la route au travail consiste à mettre en place, dans l'entreprise, un carnet de suivi par véhicule. Cette mesure permet d'améliorer l'état du parc de véhicules et de réduire le risque de panne, tout en participant...

Prévenir le risque de surcharge des véhicules utilitaires légers. Les dispositifs embarqués
Critères de choix des équipements de détection de la surcharge, équipements embarqués à bord des véhicules utilitaires légers (VUL)

Le crash test
Ce crash test réalisé sur un véhicule utilitaire léger (VUL) met en scène un accident mortel. Il montre qu'en cas de choc, même à faible vitesse, le conducteur d'une camionnette, sauvé par sa ...

Le colis
Au travers des aventures d'un jeune livreur en camionnette, cette animation a pour objectif d'inciter les

Le colis
Au travers des aventures d'un jeune livreur en camionnette, cette animation a pour objectif d'inciter les conducteurs à sécuriser les chargements à bord des véhicules utilitaires légers (VUL). Le ...

Sécurité des véhicules utilitaires légers. L'INRS teste des détecteurs de surcharge
L'INRS a mené une étude sur les détecteurs de surcharge des véhicules utilitaires légers (VUL).

Risques routiers
Conduire pour son travail entraîne des contraintes particulières et expose à des risques professionnels au premier rang desquels les accidents de la route, à l'origine de plus de 20 % des accidents mortels du travail. La prévention du risque routier...

Conduite de véhicule utilitaire léger, conditions de travail et troubles musculosquelettiques chez les opérateurs des activités de messagerie.
La conduite professionnelle sur la voie publique concerne un salarié sur quatre mais les effectifs amenés à conduire sont en forte progression en rapport avec la tertiarisation de l'économie, l'e-commerce, etc. Souple et facilement mobilisable, le...

Risques liés aux déplacements - Ce qu'il faut retenir
Tout déplacement, si banal soit-il, à pied ou à bord d'un véhicule, expose le salarié à des risques : collisions, accidents de la route, mal de dos (conduite d'un véhicule), heurt, glissade ou entorse (circulation à pied). L'employeur doit prendre en compte ces risques...

Le téléphone
Cette animation montre les dangers du téléphone portable au volant, et propose des solutions pour permettre les communications entre le salarié en déplacement et son entreprise.

Cette brochure a été réalisée dans le cadre des travaux menés par l'Observatoire Social des Transports de Normandie.

Cet observatoire animé par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) regroupe les organisations professionnelles du transport routier, l'Association pour la Formation dans les Transports (AFT), les représentants des syndicats de salariés, les centres de formation de la branche ainsi que la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi (DIRECCTE).

Cette brochure ainsi que les différentes publications de l'OST sont téléchargeables sur le site internet de la DREAL à l'adresse suivante :

www.normandie.developpement-durable.gouv.fr

(rubriques Transports et véhicules/Observatoire social des transports et actions partenariales)

Pour tout renseignement relatif à l'OST, vous pouvez contacter à la DREAL :

Christine Nègre

Tél : 02 50 01 83 29

christine.negre@developpement-durable.gouv.fr

Document conçu et financé par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie

Crédits photos : DREAL Normandie sauf mentions spécifiées

N° ISRN : DD-DREAL14R201861FR+N

Cité administrative - 2, rue Saint-Sever - BP 86002 - 76032 Rouen cedex

Tél : 02 35 58 53 27

1, rue Recteur Daure - CS 60040 - 14006 Caen cedex 1

Tél : 02 50 01 83 00

