

Analyse des accidents routiers impliquant un poids lourd en Normandie



Observatoire Social
des Transports



Février 2018

Les accidents impliquant des poids lourds sont peu nombreux, moins de 5 % de l'accidentalité globale, mais ils sont souvent graves. C'est pourquoi, l'Observatoire Social des Transports de Normandie a décidé de réaliser cette étude afin d'analyser les circonstances des accidents survenus en région et d'identifier les actions de prévention pouvant permettre de faire diminuer ces derniers.

En Normandie, les chiffres 2016 relatifs aux accidents impliquant un poids lourd sont trop faibles pour réaliser une analyse pertinente. Celle-ci a donc été effectuée sur 5 années de données cumulées (de 2012 à 2016) qui correspondent à un total de 531 accidents corporels, 622 blessés et 142 tués.

Les constats dressés à partir des données chiffrées sont confortés par le témoignage de 3 groupes normands : Malherbe, Chatel et Desjouis. Je tiens donc à les remercier sincèrement pour leur partage d'expérience, qui concerne plus de 2 000 conducteurs. Cela a permis d'identifier les principales problématiques rencontrées par ces derniers mais également les équipements à promouvoir et les messages sur lesquels il convient d'insister pour prévenir le risque routier.

Afin de relayer plus facilement, auprès des conducteurs routiers, les principaux messages identifiés dans cette brochure, l'Observatoire Social des Transports normand réalisera, courant 2018, une série d'affiches qui seront disponibles gratuitement auprès de la DREAL, afin que celles-ci soient apposées au sein des entreprises mais également au sein des centres de formation transport.

Patrick BERG

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

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Données chiffrées relatives aux accidents impliquant un poids lourd en Normandie | 4 |
| 1 Situation en 2016 | 4 |
| 2 Évolution sur 5 années (2012-2016) | 4 |
| 2.1 Évolution du nombre d'accidents | 4 |
| 2.2 Évolution du nombre de blessés | 5 |
| 2.3 Évolution du nombre de tués | 5 |
| 2.4 Évolution de la part des accidents impliquant un poids lourd | 5 |
| 2.5 Évolution de l'indice de gravité des accidents impliquant un poids lourd | 6 |
| 3 Analyse des données cumulées sur 5 années (2012-2016) | 6 |
| 3.1 Accidentologie en fonction de la période | 6 |
| 3.2 Accidentologie en fonction du lieu | 9 |
| 3.3 Typologie des accidents | 11 |
| 3.4 Usagers impliqués et répartition des victimes dans les accidents impliquant un poids lourd | 11 |
| 3.5 Poids de l'alcool dans les accidents mortels ou corporels | 12 |
| Témoignages d'entreprises régionales | 13 |
| Messages de prévention | 16 |
| Application et sites internet utiles dans le cadre de la prévention du risque routier | 18 |

Cette publication porte sur les accidents de poids lourds en Normandie.

Définitions

Poids lourd (PL) :

Véhicule automobile de PTAC (poids total autorisé en charge) supérieur à 3,5 tonnes destiné au transport de marchandises.

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 :

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

Personne tuée :

Personne décédée dans les 30 jours suivant l'accident.

Source des statistiques présentées

Données officielles (définitives) de l'ONISR à partir des fichiers BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels de la Circulation). Données fournies par Nadia Segueni en charge de l'Observatoire de la Sécurité Routière de Normandie à la DREAL Normandie (orsr-normandie.dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr).

Avertissement

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

Poids lourd impliqué ne veut pas dire poids lourd responsable.

Données chiffrées relatives aux accidents impliquant un poids lourd en Normandie

1 Situation en 2016

| | Normandie | | | | France (Métropole) | | | |
|---|-----------|---------|----------------------|------|--------------------|----------------|----------------------|-------|
| | Accidents | Blessés | Blessés hospitalisés | Tués | Accidents | Blessés | Blessés hospitalisés | Tués |
| Toutes catégories d'usagers | 2 231 | 2 877 | 1 320 | 190 | 57 522 | 72 645 | 27 187 | 3 477 |
|  Poids lourds | 110 | 127 | 67 | 32 | 2 797 | Non communiqué | 1 421 | 493 |

En 2016, l'ensemble des 2 231 accidents corporels intervenus en Normandie ont été à l'origine de 2 877 blessés, dont 1 320 blessés hospitalisés, et de 190 tués.

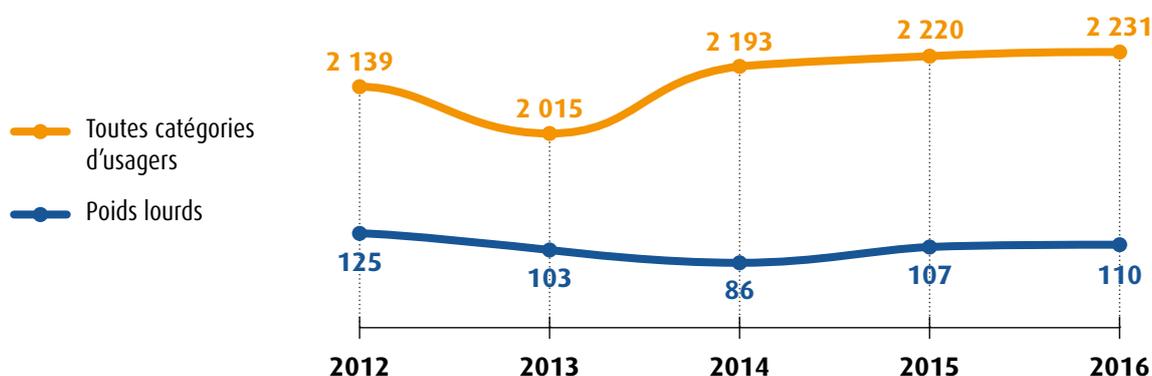
Les 110 accidents impliquant un poids lourd (dont 25 mortels) ont, eux, été à l'origine de 127 blessés, dont 67 blessés hospitalisés, et de 32 tués (dont 3 conducteurs de poids lourds).

En 2016, en Normandie, les poids lourds ont été impliqués dans 5,1 % des accidents corporels (4,9 % en France métropolitaine) mais ces accidents ont été à l'origine de 16,8 % des tués (14,1 % en France métropolitaine).

2 Évolution sur 5 années (2012-2016)

L'accidentalité a atteint son seuil minimum en 2014 pour les poids lourds et en 2013 pour l'ensemble des catégories d'usagers. Depuis ce seuil, la tendance est à la hausse, que ce soit pour les poids lourds ou pour l'ensemble des usagers. Si les accidents impliquant des poids lourds sont peu nombreux (moins de 5 % de l'accidentalité globale), ils sont souvent plus graves. Ainsi sur 5 ans, 100 accidents corporels impliquant un poids lourd provoquent en moyenne 27 morts.

2.1 Évolution du nombre d'accidents



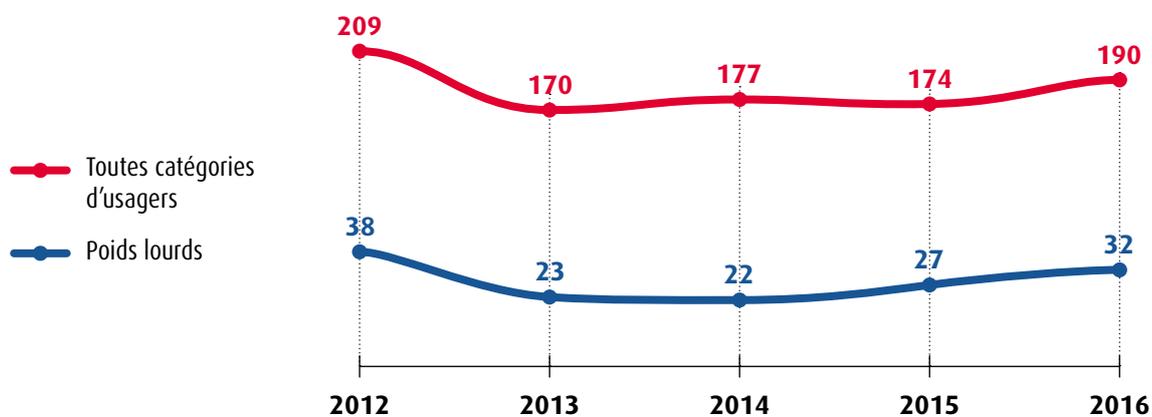
En Normandie, entre 2012 et 2016, le nombre d'accidents impliquant un poids lourd a diminué de 12 % alors que le nombre d'accidents pour l'ensemble des usagers a augmenté de 4,3 %.

2.2 Évolution du nombre de blessés



En Normandie, entre 2012 et 2016, le nombre de blessés dans des accidents impliquant un poids lourd a diminué de 23 % alors que le nombre de blessés pour l'ensemble des usagers a augmenté de 2,7 %.

2.3 Évolution du nombre de tués

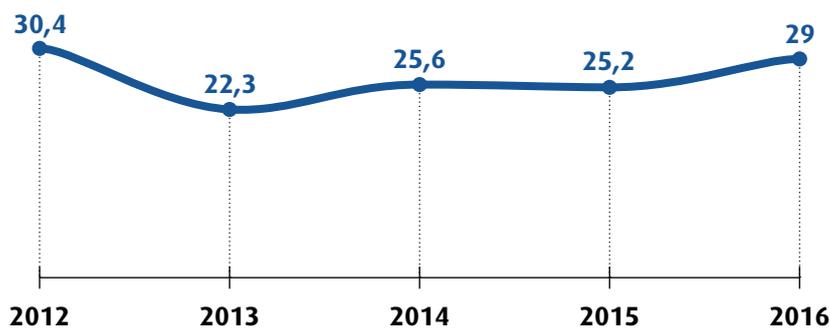


En Normandie, entre 2012 et 2016, le nombre de tués dans des accidents impliquant un poids lourd a diminué de 15,8 % alors que le nombre de tués pour l'ensemble des usagers a diminué de 9 %.

2.4 Évolution de la part des accidents impliquant un poids lourd



2.5 Évolution de l'indice de gravité* des accidents impliquant un poids lourd



En Normandie, en moyenne entre 2012 et 2016, 100 accidents impliquant un poids lourd ont provoqué la mort de 27 personnes.

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

3 Analyse des données cumulées sur 5 années (2012-2016)

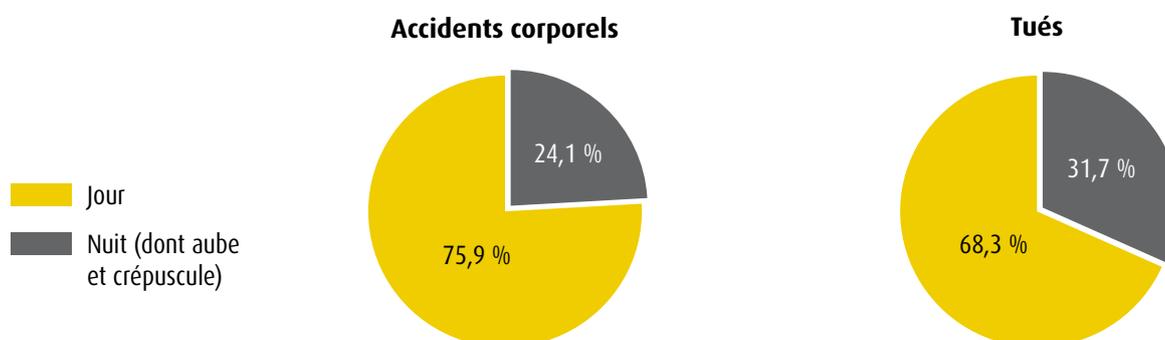
L'analyse de l'accidentalité des poids lourds en Normandie a été réalisée sur 5 années de données cumulées afin de disposer de statistiques suffisamment importantes pour être représentatives.

Sur 5 ans (de 2012 à 2016), on comptabilise au total, en Normandie, **531 accidents corporels, 622 blessés, dont 341 blessés hospitalisés, et 142 tués dans des accidents impliquant des poids lourds.**

L'analyse effectuée portera donc, pour toutes les rubriques, sur une moyenne annuelle de 106 accidents corporels, 124 blessés, dont 68 blessés hospitalisés, et 28 tués dans des accidents impliquant un poids lourd.

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 2012 à 2016, un quart des accidents impliquant un poids lourd a lieu de nuit, ces accidents sont à l'origine d'un tiers des morts. Pour l'ensemble des catégories d'usagers, un tiers des accidents a lieu de nuit (32 %), ces accidents 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 2012 à 2016, les mois les plus accidentogènes sont octobre et novembre. A l'inverse, on constate que le nombre d'accidents est plus faible en avril et août.

Pour l'ensemble des catégories d'utilisateurs, les deux mois où les accidents sont les moins nombreux sont février et avril et les plus nombreux, novembre et décembre.

Répartition du nombre moyen de tués



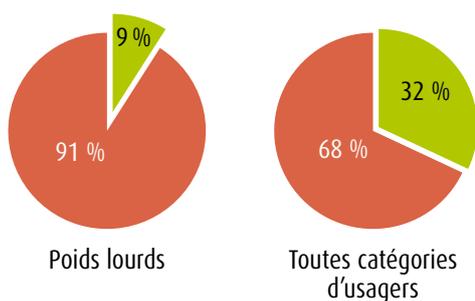
En moyenne de 2012 à 2016, le nombre de tués dans des accidents impliquant un poids lourd est quasi nul en avril alors qu'en mai et octobre, il est le plus élevé.

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

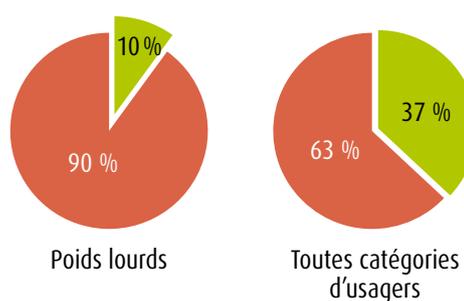
En mai, 1 accident sur 2 impliquant un poids lourd est mortel et en octobre, 1 accident sur 3.

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

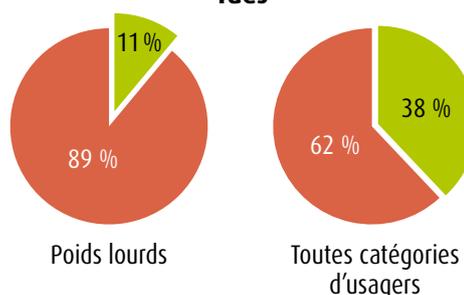
Accidents corporels



Blessés hospitalisés



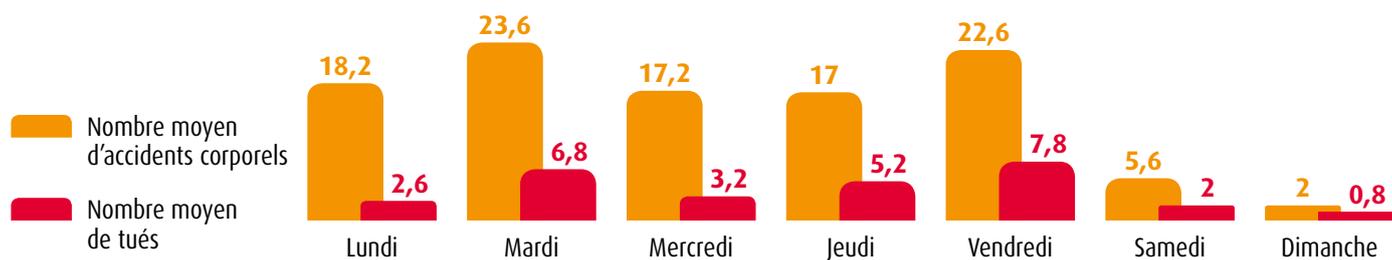
Tués



En moyenne de 2012 à 2016, les accidents impliquant des poids lourds se concentrent logiquement en semaine (91 %) comme les transports effectués (en raison notamment des interdictions de circuler le dimanche et les jours fériés). Les accidents sont proportionnellement plus graves les week-end et jours fériés pour l'ensemble des utilisateurs, et encore plus pour les poids lourds.

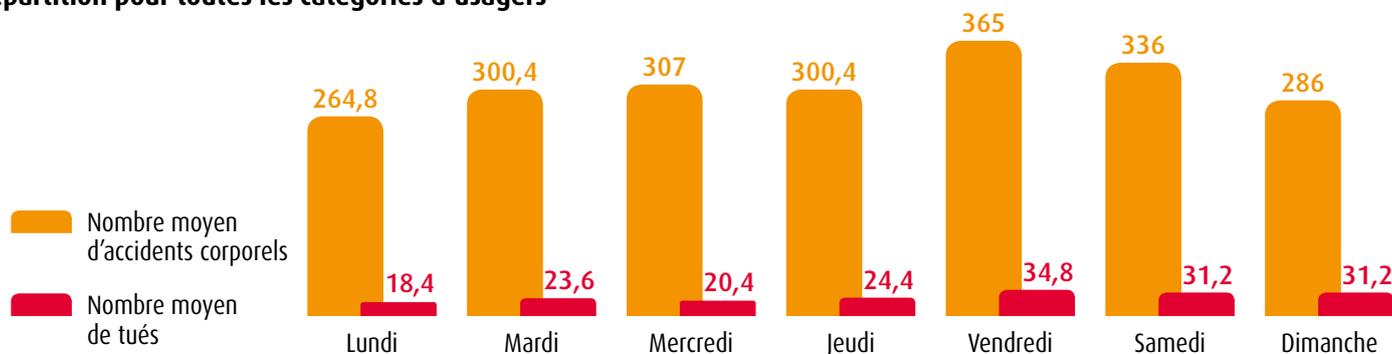
Répartition du nombre moyen d'accidents et du nombre moyen de tués selon le jour de la semaine

Répartition pour les accidents impliquant un poids lourd



Ces chiffres confirment qu'en moyenne de 2012 à 2016, la majorité des accidents et des tués surviennent en semaine mais il existe des différences selon les jours. Ainsi, les mardi et vendredi sont les plus accidentogènes et les plus mortels. Ces deux jours regroupent, en effet, 43 % des accidents et 51 % des tués.

Répartition pour toutes les catégories d'usagers



En moyenne de 2012 à 2016, pour l'ensemble des catégories d'usagers, les jours les plus accidentogènes sont les vendredi et samedi. Ainsi, le vendredi, le nombre d'accidents connaît une hausse de 26,9 % 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) | Poids lourd | Toutes catégories d'usagers |
|---|--------------|-----------------------------|
| Normale | 71,8 % | 76,5 % |
| Pluie légère  | 15,3 % | 12,2 % |
| Pluie forte  | 2,3 % | 3 % |
| Neige/grêle  | 1,1 % | 0,6 % |
| Brouillard/fumée  | 1,3 % | 1,2 % |
| Vent fort/tempête  | 0,6 % | 0,5 % |
| Temps éblouissant  | 0,9 % | 1,5 % |
| Temps couvert  | 5,3 % | 3,6 % |
| autre | 1,5 % | 0,9 % |
| TOTAL | 100 % | 100 % |

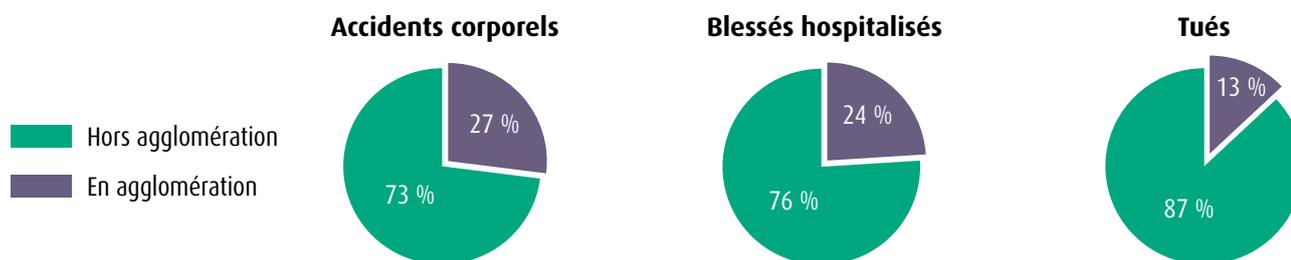
Répartition selon l'état de la chaussée

| Moyenne annuelle (2012-2016) | Poids lourd | Toutes catégories d'usagers |
|------------------------------|--------------|-----------------------------|
| Normale | 71,4 % | 74,3 % |
| Mouillée | 26 % | 23,3 % |
| Enneigée | 0,4 % | 0,2 % |
| Verglacée | 1,9 % | 0,8 % |
| Autre | 0,4 % | 1,4 % |
| TOTAL | 100 % | 100 % |

En moyenne de 2012 à 2016, dans plus de 70 % des cas, les accidents impliquant un poids lourd 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 76,5 % 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

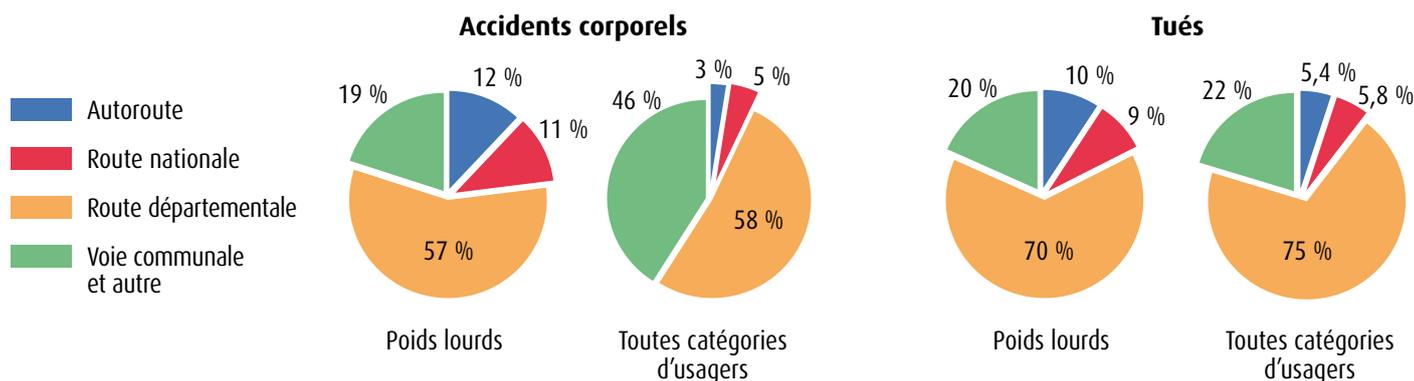
Répartition entre : en agglomération ou hors agglomération



De 2012 à 2016, en raison notamment de la vitesse réduite, les accidents impliquant un poids lourd sont peu fréquents en agglomération et beaucoup moins graves qu'hors agglomération où ils représentent 76 % des blessés hospitalisés et 87 % des décès. Ainsi, en Normandie, 100 accidents impliquant un poids lourd provoquent en moyenne 32 décès hors agglomération contre 13 en agglomération.

Les accidents impliquant tout type d'utilisateur sont, quant à eux, plus nombreux en agglomération (57 %) mais ils restent moins graves. Ainsi, en Normandie, 100 accidents provoquent 15 décès en rase campagne contre 3 en agglomération.

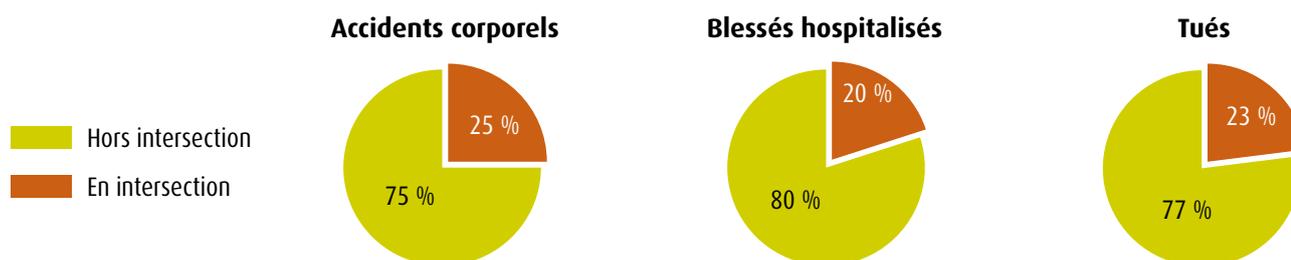
Répartition selon le réseau routier



De 2012 à 2016, la majorité des accidents avec un poids lourd impliqués a lieu sur des routes départementales et y est plus grave, ce qui correspond à la tendance de l'accidentalité globale (toutes catégories d'utilisateurs). Toutefois, alors que seuls 2,4 % des accidents surviennent sur autoroute pour l'ensemble des utilisateurs, le pourcentage atteint 12 % pour les accidents impliquant un poids lourd.

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

Répartition en intersection ou hors intersection



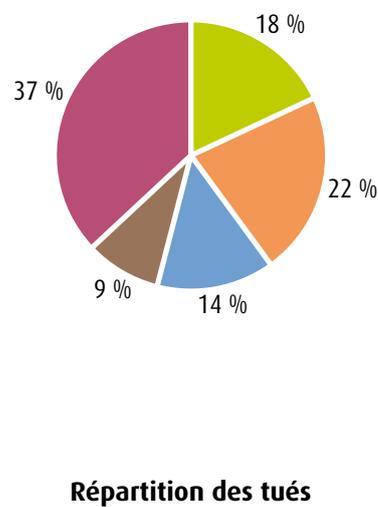
En moyenne de 2012 à 2016, les accidents impliquant un poids lourd sont peu fréquents en intersection et moins mortels qu'hors intersection où ils représentent 75 % des accidents, 80 % des blessés hospitalisés et 77 % des décès. Les mêmes tendances se confirment pour l'accidentalité de l'ensemble des catégories d'utilisateurs puisque 64 % des accidents, 69 % des blessés hospitalisés et 78 % des décès surviennent hors intersection.

Répartition selon le département

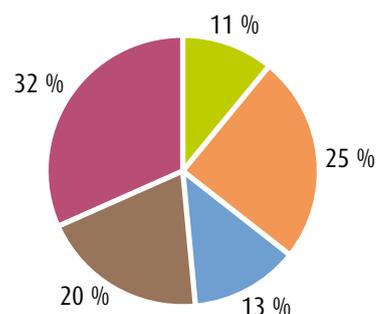
| Moyenne annuelle (2012-2016) | Nombre d'accidents | Nombre d'accidents mortels |
|------------------------------|--------------------|----------------------------|
| Calvados | 19,2 | 2,6 |
| Eure | 23,2 | 6,2 |
| Manche | 14,6 | 3 |
| Orne | 10 | 4,4 |
| Seine-Maritime | 39,2 | 8,4 |
| Normandie | 106,2 | 24,6 |

| Moyenne annuelle (2012-2016) | Nombre de blessés hospitalisés | Nombre de tués |
|------------------------------|--------------------------------|----------------|
| Calvados | 13 | 3 |
| Eure | 17 | 7 |
| Manche | 10,4 | 3,6 |
| Orne | 6,6 | 5,6 |
| Seine-Maritime | 21,2 | 9,2 |
| Normandie | 68,2 | 28,4 |

Répartition des accidents

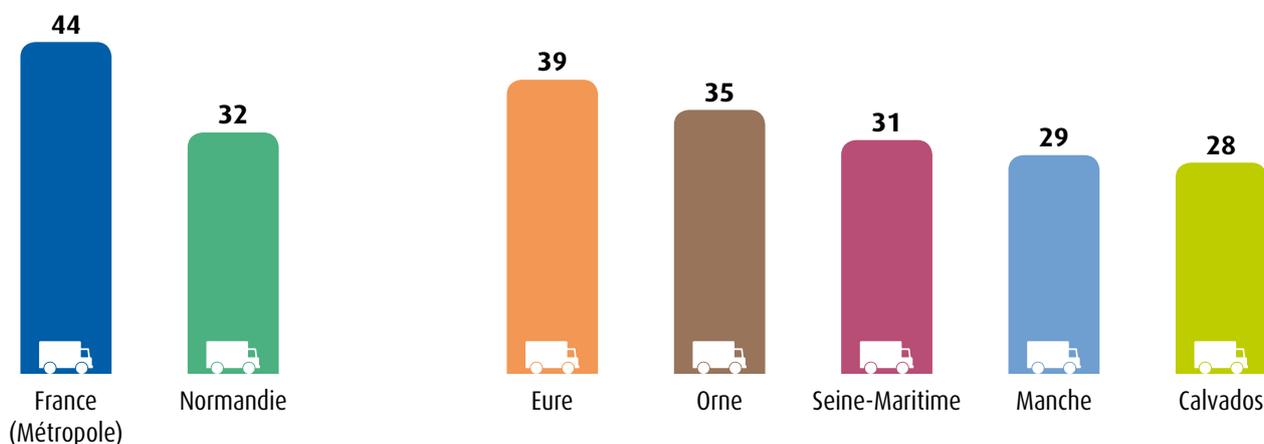


Répartition des tués



En moyenne, les accidents de la route impliquant un poids lourd, de 2012 à 2016, sont plus nombreux en Seine-Maritime, ce qui s'explique notamment par un trafic de poids lourds plus important. Ils sont cependant plus graves dans l'Orne où presque 1 accident sur 2 est mortel ainsi que dans l'Eure avec presque 1 accident sur 3.

Accidents corporels impliquant un poids lourd pour un million d'habitants (en moyenne)



Rapportée au million d'habitants, l'accidentalité annuelle moyenne des poids lourds en Normandie, de 2012 à 2016, est inférieure à la moyenne nationale, soit 32 accidents corporels par million d'habitants contre 44. Au sein de la région, c'est l'Eure qui a la moyenne la plus élevée (39) et le Calvados, la moyenne la plus faible (28).

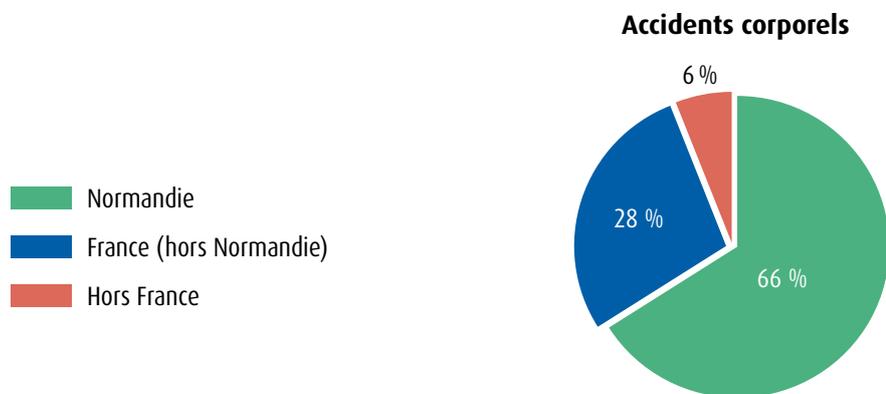
3.3 Typologie des accidents impliquant un poids lourd

| Moyenne annuelle (2012-2016) | En intersection | Hors intersection |
|--|-----------------|-------------------|
| 1 - Accident avec piéton(s) | 14,4 % | 7,4 % |
| 2 - Véhicule seul | | |
| - Sans collision | 3 % | 4,5 % |
| - Obstacle fixe | 0,8 % | 6,8 % |
| 3 - Impliquant deux véhicules | | |
| - Collision frontale | 7,5 % | 26,2 % |
| - Collision arrière | 12,8 % | 21,8 % |
| - Collision par le côté | 52,3 % | 17,1 % |
| 4 - Impliquant plus de deux véhicules | | |
| - En chaîne | 2,4 % | 3,8 % |
| - Collision multiple | 6,8 % | 12,3 % |
| TOTAL 1 à 4 | 100 % | 100 % |

En moyenne, de 2012 à 2016, les collisions par le coté entre un poids lourd et un autre véhicule représentent, en intersection, plus de la moitié des accidents corporels. Hors intersection, les collisions frontales sont les plus nombreuses (26,2 %).

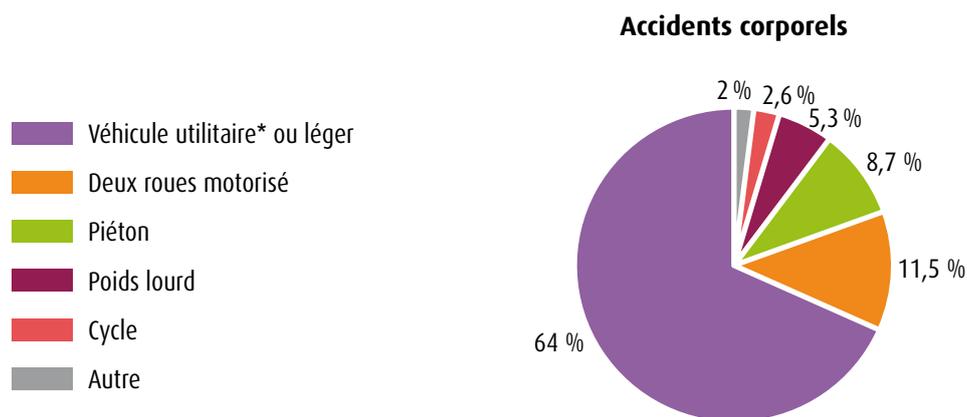
3.4 Origine des poids lourds impliqués et répartition des catégories d'usagers et victimes dans les accidents impliquant un poids lourd

Répartition des accidents corporels selon l'origine des poids lourds impliqués



Dans les accidents corporels impliquant un poids lourd, de 2012 à 2016, la part de véhicules originaires de Normandie correspond à la part du trafic régional en Normandie.

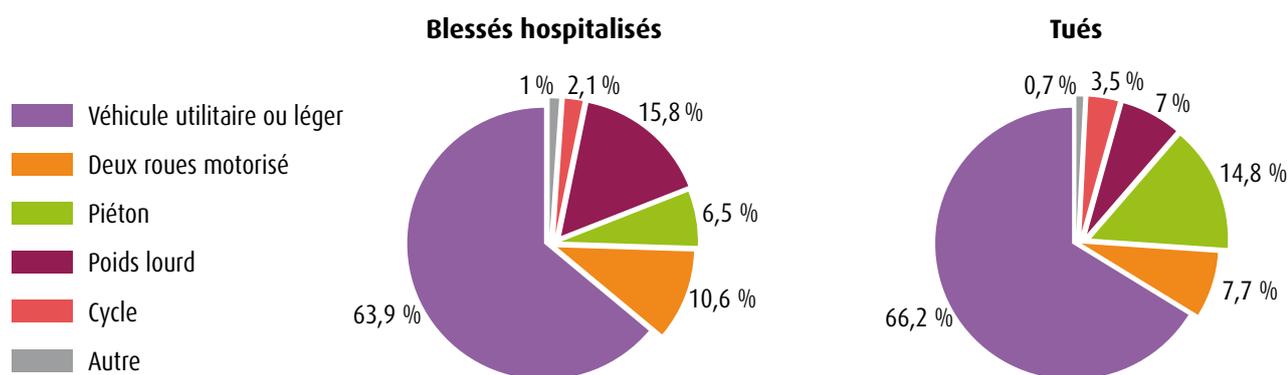
Répartition, par catégorie d'usagers, des accidents impliquant un poids lourd



* Les véhicules utilitaires (VU) sont les véhicules destinés au transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est compris entre 1,5 et 3,5 tonnes.

De 2012 à 2016, dans les deux tiers des accidents impliquant un poids lourd, l'autre usager est un véhicule utilitaire ou un véhicule léger.

Répartition, par catégorie d'usagers, des victimes d'accidents impliquant un poids lourd



De 2012 à 2016, dans les accidents impliquant un poids lourd, la majorité des tués (66,2 %) et des blessés (63,9 %) sont des usagers de véhicules de tourisme ou de véhicules utilitaires légers. Si les usagers de poids lourds sont peu représentés parmi les tués (seulement 7 %), ils le sont beaucoup plus parmi les blessés (15 %).

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

Le poids de l'alcool dans l'accidentalité poids lourds, sur les accidents dont l'alcoolémie est connue, est anecdotique puisque l'on comptabilise, de 2012 à 2016, 29 accidents avec alcool sur 5 ans donc environ 6 par an. Sur ces 29 accidents, la plupart des conducteurs contrôlés positifs étaient des usagers de véhicule de tourisme (et non des conducteurs de poids lourds) en situation délictuelle.

29 agences, plus de 2 150 salariés, 1 600 conducteurs et 1 400 véhicules en propre (et 2 500 au total avec la sous-traitance).

Conducteurs : âge moyen 44 ans et ancienneté moyenne 8 ans.

Age moyen du parc : 2 ans.



Photo : Groupe Malherbe

En 2017, création d'un Bureau d'Enquêtes et d'Investigations Accidents (BEIA) afin d'identifier et d'analyser, de manière organisée, les causes des accidents majeurs en associant tous les services concernés (formation, réglementation...). L'analyse effectuée permet de mettre systématiquement en place des actions correctives adaptées auprès des conducteurs concernés.

Pour les accidents significatifs (avec intervention des pompiers ou des forces de l'ordre) survenus en 2016 au sein du Groupe, le BEIA a dressé les **constats** suivants :

- accidents non responsables dans 31 % des cas ;
- lorsque le conducteur est responsable, les trois principales causes des accidents sont : la vitesse inadaptée (24 %), l'inattention (15 %) et la somnolence (9 %) ;
- la majorité des accidents ont lieu sur des routes départementales ;
- 49 % des conducteurs impliqués dans un accident ont moins d'un an d'ancienneté au sein du groupe, alors qu'ils ne représentent que 20 % des effectifs.



De gauche à droite : Isabelle Gardinot, responsable juridico-social, Jean-Baptiste Postec, directeur qualité sécurité environnement, Jean-Paul Joly, responsable réglementation.

Afin d'éviter les accidents, **3 pistes d'actions** ont été identifiées par le groupe : la formation, la technique et la communication.

Parmi les **actions de prévention** déjà mises en place, on peut citer, entre autres : le bridage de la vitesse à 85 km/h, l'interdiction d'utiliser des GPS pour véhicules légers qui ne prennent pas en compte les contraintes des poids lourds, la coupure automatique de la musique lors d'une marche arrière, l'alarme lors du franchissement d'une ligne continue, la climatisation pour les véhicules effectuant des déplacements dans le sud, la mise en place de formations en fonction des besoins identifiés par un logiciel de conduite, l'envoi automatique via l'informatique embarquée de messages d'alerte lorsqu'un conducteur se trouve sur un axe identifié comme dangereux...

Plusieurs **actions** sont notamment **à l'étude** pour l'avenir : test systématique d'alcoolémie au démarrage, radars à l'avant pour éviter les collisions lors des changements de direction, caméra de recul à l'arrière sur les remorques.



Photo : Groupe Malherbe

6 filiales transports, 912 cartes grises,
445 conducteurs.

Conducteurs : âge moyen 43 ans et
ancienneté moyenne 8 ans.

Age moyen du parc : un peu plus de 3 ans
pour les camions et tracteurs et un peu
plus de 6 ans pour les semis.



Photo : Groupe Chatel

Constats effectués concernant l'accidentalité routière
au sein du groupe :

- augmentation de la fréquence de l'accidentalité liée principalement aux accrochages et petits sinistres, avec une sur-représentativité des nouveaux conducteurs dans le groupe ;
- des lieux de livraison de plus en plus restreints, avec des accès de plus en plus difficiles, et un manque d'information des clients sur l'accessibilité par des poids lourds ;
- des accidents proportionnellement plus nombreux le lundi et le vendredi ;
- une recrudescence des fausses déclarations d'accidents de la part des autres usagers afin d'obtenir des indemnisations ;
- de nombreux accidents/incidents évitables (60 % sur 2017), ceux-ci étant souvent dus à des accès restreints, à un manque de visibilité et, dans certains cas, à de l'inattention en raison des habitudes notamment.



Vincent Marie,
directeur achats qualité sécurité.

Photo : Groupe Chatel

Il semble donc **essentiel de sensibiliser** :

- les conducteurs à l'importance d'être vigilants, en contrôlant en permanence leur environnement (cela débute en faisant le tour du véhicule avant de démarrer) ;
- les clients sur les conditions de livraison.

Parmi les **actions de prévention** mises en place au sein du groupe, on peut notamment citer : l'installation de caméras et de micros à l'arrière des porteurs, le bridage des véhicules à 85 km/h, l'équipement des semis avec des radars à l'arrière (avec freinage et immobilisation automatique en cas d'obstacle détecté lors d'une marche arrière), l'informatique embarquée avec GPS poids lourds sur l'ensemble des véhicules.

Ce qui semble fonctionner le mieux en termes de prévention : l'accompagnement individualisé par un formateur lors de l'intégration d'un nouveau conducteur et les caméras de recul.

A l'avenir, les **équipements** qui semblent **prometteurs** sont les caméras à l'arrière sur les remorques et, plus particulièrement, les caméras grands angles en complément des rétroviseurs lorsque celles-ci seront proposées par les constructeurs.



Photo : Groupe Chatel

3 entreprises : Desjouis Transports, Desjouis Messagerie et Desjouis Déménagement.

127 salariés et 90 conducteurs (dont 80 pour les poids lourds) et 82 véhicules moteurs.

Conducteurs : âge moyen 44 ans et ancienneté moyenne 14 ans.

Age moyen du parc : 4 ans.



Photo - Transports Desjouis

Constats dressés sur 3 ans pour l'accidentalité poids lourds au sein des trois entreprises Desjouis :

- pour les accidents sur route, le conducteur du poids lourd n'est pas responsable dans la moitié des cas et, quand il l'est, c'est généralement en raison d'un problème d'angle mort lors d'un changement de direction ;
- 75 % des accidents sont survenus au cours d'une manœuvre ;
- 40 % des accrochages lors de manœuvres sont dus uniquement à un manque d'attention ;
- les accrochages lors des manœuvres sont fréquents chez les conducteurs au cours des 3 premiers mois, ils sont même quasi systématiques en messagerie ;
- l'entreprise a déjà rencontré le problème de remorques mal attelées (procédure de contrôle non effectuée en totalité) ;
- les problèmes d'accessibilité lors de livraisons sont généralement dus au fait que les particuliers n'ont pas conscience des contraintes liées au gabarit du véhicule effectuant la livraison.



Photo - Transports Desjouis

*Jérôme Revet,
adjoint de direction, responsable qualité
hygiène sécurité environnement et
conseiller sécurité matières dangereuses
au sein de Desjouis Transports, Desjouis
Messagerie et Desjouis Déménagement.*

Parmi les **actions de prévention** des accidents déjà adoptés chez Desjouis, on peut citer, entre autres : des messages de prévention, de sensibilisation, de partage d'expériences dans un document de communication trimestriel diffusé en interne, l'accompagnement par un formateur de chaque nouveau conducteur, l'organisation de formations personnalisées pour les conducteurs qui en ont besoin, l'investissement dans des équipements de sécurité comme : l'installation de 3 capteurs sur les sellettes de sécurité afin de fiabiliser l'attelage, le freinage adaptatif automatique, l'alarme en cas de franchissement d'une ligne continue, les phares additionnels de recul, la climatisation de nuit pour les véhicules effectuant de la longue distance, le kit main libre pour le téléphone sur tous les véhicules.

Pour ce qui est des **actions de prévention à l'étude** ou à l'essai sous peu, on trouve : les caméras grand angle connectées sur les clignotants afin d'éviter les angles morts, l'installation de 4 capteurs de distance (où l'on veut sur le véhicule) qui s'activent dès que l'on recule, les caméras de recul sur les porteurs et un challenge de conduite qui serait basé sur le comportement individuel au volant (et non sur la consommation de carburant).

En termes de **messages de prévention** à faire passer, il serait intéressant d'insister sur les règles de calage et d'arrimage en FCO et d'effectuer une campagne de sensibilisation à l'hygiène de vie.



Photo - Transports Desjouis



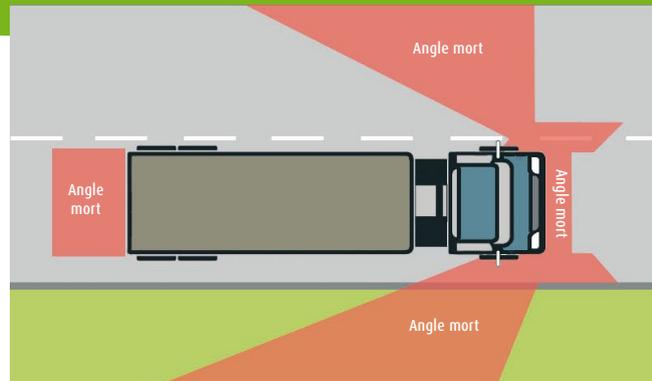
Respecter les limitations de vitesse, c'est bien mais ce n'est pas suffisant car de nombreux accidents sont dus à une **vitesse inappropriée** au vu des circonstances (état de la chaussée, conditions climatiques, manque de visibilité...).

Soyez vigilants !

Attention aux dangers des **angles morts** !



Dans les zones rouges, vous ne voyez pas les deux roues ou les piétons, ce qui augmente le risque et la gravité des accidents.



Le danger s'accroît quand vous tournez. Pensez à mettre votre clignotant et assurez-vous qu'aucun deux roues ou piéton ne se trouve à proximité car il risque de se retrouver dans un angle mort.



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.

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).

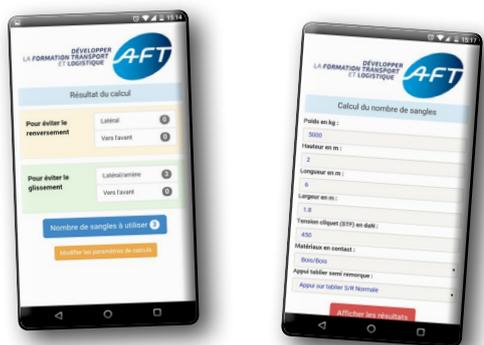


Écrire un message sur votre **smartphone** alors que vous conduisez multiplie le risque d'accident par 23 et vous oblige à détourner les yeux de la route pendant au moins 5 secondes.

L'application pour téléphone mobile « AFT sanglage »

Elle calcule le nombre de sangles nécessaires pour arrimer les marchandises sur un poids lourd en toute sécurité. Il suffit de saisir 7 données : Poids, Hauteur, Longueur et Largeur du chargement, Tension cliquet (STF), Matériaux en contact, Appui tablier semi-remorque. Le résultat indiquera alors le nombre de sangles à utiliser.

Cette application pour smartphone, téléchargeable sur Apple Store, Google play ou Windows Phone, est disponible gratuitement depuis 2015 et a été nominée au prix de l'innovation sécurité routière début 2017.



Téléchargeable sur :



Le site « sécurité-routière.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 « inrs.fr »

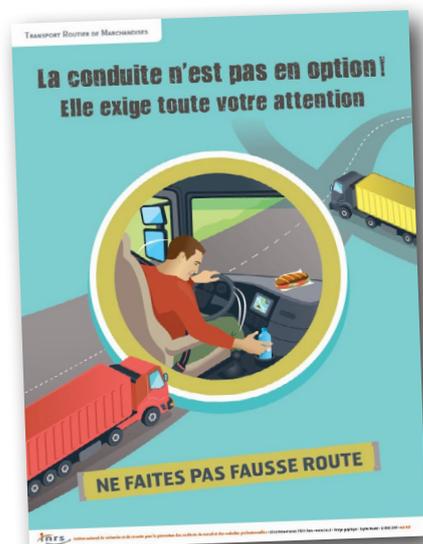
Le site internet de l'Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des maladies et des accidents du travail donne des clés pour prévenir les risques d'accidents au travail dont le risque routier (rubriques métiers et secteurs d'activités puis transport routier de marchandises).

Ainsi, vous pouvez par exemple :

- évaluer les risques d'accidents au sein de votre entreprise grâce au logiciel en ligne « OIRA » ;
- disposer de supports de communication variés (fiches, dépliants, affiches, brochures...) pour mener des actions de prévention. Par exemple, le livret « Synergie accueil » vous aidera à accueillir en sécurité les nouveaux travailleurs.

The screenshot shows the INRS website interface. At the top, there is a navigation bar with links like 'Poser une question à l'INRS', 'Espace Presse', 'Tous nos sites', 'Flux RSS', and 'Ma sélection'. Below this is the INRS logo and the text 'Santé et sécurité au travail'. A search bar is present with the text 'Rechercher sur le site...'. The main navigation menu includes 'INRS', 'Actualités', 'Démarches de prévention', 'Risques', 'Métiers et secteurs d'activité' (which is highlighted), 'Services aux entreprises', and 'Publications et outils'. The breadcrumb trail reads 'Accueil > Métiers et secteurs d'activité > Transport routier'. The main heading is 'Transport routier de marchandises' with a sub-heading 'Des clés pour prévenir les risques'. The main text discusses the pressures on the sector and the importance of prevention. A sidebar on the right features a box for 'LOGICIEL OIRA TRANSPORT' with the OIRA logo and the text 'Évaluez en ligne les risques dans votre entreprise avec le logiciel OIRA Transport'. There are also social media and sharing icons.

Exemple d'affiches disponibles sur le site internet de l'INRS :



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-DREAL14R201811FR+BN

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

