

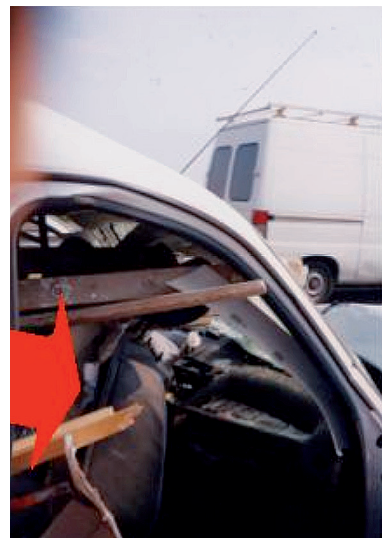
## Extrait de la déclaration d'accident

Le 24 juin 2009, vers 12h00 [...].

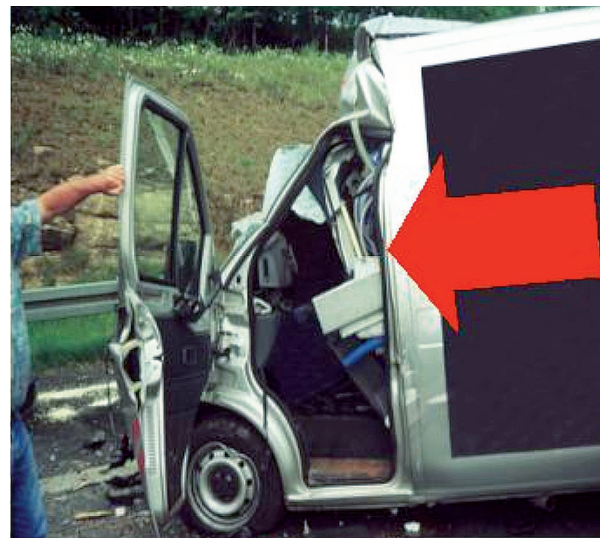
M. ... , chauffagiste, 54 ans, a percuté un poteau téléphonique en béton sur le bord sur la RN... en rentrant chez lui.

Les pompiers sont intervenus rapidement. La victime présentant de multiples fractures a été orientée vers le CHRU de Lille...

## La situation



Source Cnamts



Source : BGF

**A afficher  
SUP**

Info Sécurité BTP

N° 119

SEPTEMBRE 2012

Directeur de la publication :  
 Henri-Pierre Radondy  
 N° de dépôt légal : 12.902  
 Réf. GRP 004/066/09-12  
 Conception et impression  
 Carsat Nord-Picardie,  
 11 allée Vauban 59662  
 Villeneuve d'Ascq cedex



## La première analyse de l'entreprise

- La victime, chauffagiste d'astreinte est appelée la nuit, vers 2 h, pour réaliser une intervention en métropole lilloise, sur une chaudière industrielle.
- Elle est rentrée à l'atelier, après intervention, vers 8 h.
- Son responsable l'a libéré vers midi.
- Le salarié est parti de suite et, pour une raison non définie, a percuté un poteau en béton au bord de la route.
- Le véhicule sortait du contrôle technique, son état était correct.
- Le salarié n'était pas ivre. Il n'a pas téléphoné dans l'heure précédant l'accident.
- Il roulait à 70km/h
- Sous le choc, une partie des outils a arraché la cloison séparative (cabine de conduite - matériel) et a percuté le conducteur.
- Un chauffeur, qui empruntait la même route que la victime, a appelé les secours dans les minutes suivant l'accident.
- Les pompiers sont arrivés très rapidement, ont désincarcéré la victime pour la transférer vers le CHRU de Lille.
- Traumatismes multiples : cervicales, genou droit, côtes...

### ACTIONS ENVISAGEES PAR L'ENTREPRISE :

#### Piste technique :

- Etude du réaménagement des nouveaux véhicules.

#### Piste humaine :

- Programmer une réunion de sensibilisation sur le risque routier.
- Etude de formation spécifique (éco conduite, conduite préventive...).

#### Piste organisationnelle :

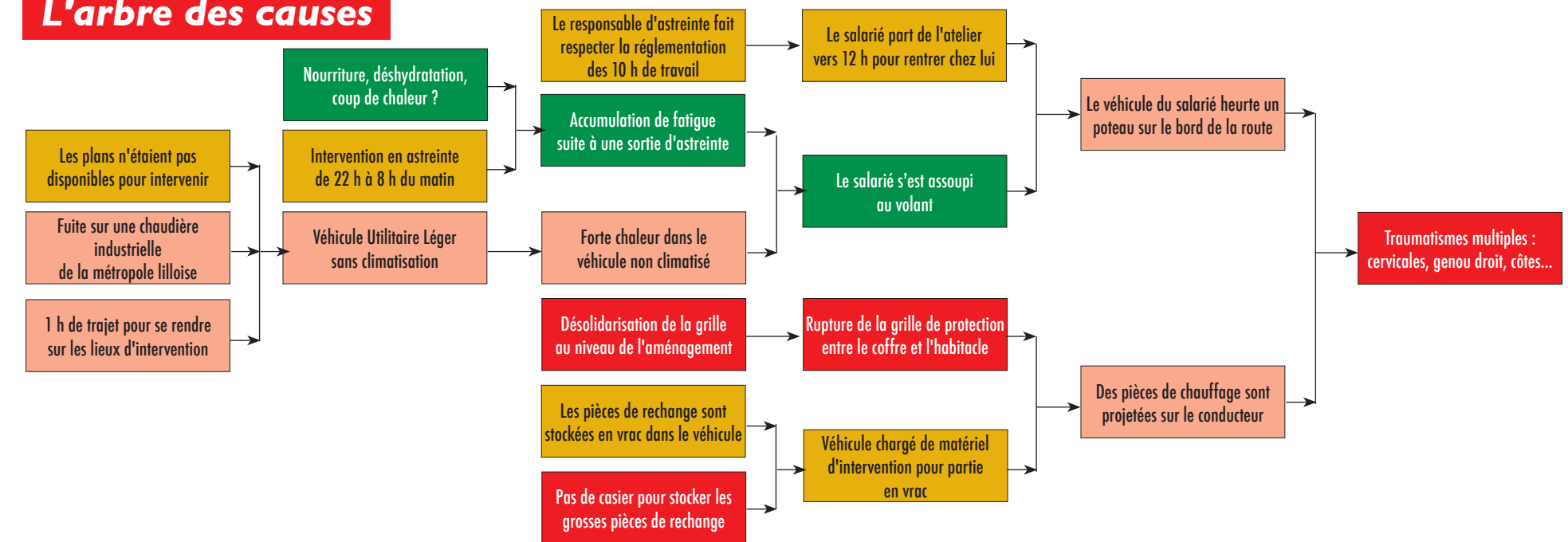
- Equipement GPS en série (en chiffrage pour les nouveaux véhicules).

**Est-ce suffisant pour qu'un tel accident ne se reproduise plus ?**

## La seconde analyse (étayée d'un arbre des causes)

- Le chauffeur témoin dit avoir vu le véhicule zigzaguer, puis partir droit dans le poteau.
- L'absence de plan d'installation et la typologie de la chaudière ont prolongé la durée de l'intervention.
- Le jour de l'accident il faisait particulièrement chaud.
- Le véhicule est équipé de quelques casiers mais une grande partie des pièces de rechange est stockée en vrac au sol.

## L'arbre des causes



## Les autres pistes d'actions

Bien sûr les actions envisagées doivent être prises en compte par les chefs d'établissement et sans doute complétées de mesures organisationnelles telles que :

- Evaluer le risque routier encouru par les salariés en mission et intégrer cette évaluation dans le Document Unique (y compris lorsque les missions s'effectuent avec un véhicule personnel).

Pour ce faire l'entreprise peut par exemple appliquer la méthode proposée dans la brochure INRS ED 986 «Le risque routier en mission - guide d'évaluation des risques» et/ou utiliser le logiciel interactif PEDRO proposé sur le site : <http://pedro.artifrance.fr>.

- Sur l'équipement des véhicules, l'étude d'accidentologie des VUL démontre la nécessité de les choisir avec les dispositifs de sécurité suivants :

- anti-blocage des roues (type ABS),
- aide au freinage d'urgence (type AFU),
- contrôle de trajectoire (type ESP),
- airbags conducteur et passager.

Il convient donc d'intégrer ces éléments systématiquement dans le Cahier des Charges d'achat ou de location de vos VUL au fur et à mesure de leur renouvellement conformément à la brochure INRS ED 6046 «Choisir son VUL».

- Pour le transport de charges, afin d'éviter les risques de projection des charges transportées sur les conducteurs ou passagers en cas de freinage d'urgence ou de choc, prévoir des moyens d'arrimage des charges transportées et les procédures d'utilisation associées adaptés à votre activité.

Former les conducteurs en conséquence et s'assurer régulièrement de la mise en œuvre des dispositions prévues.

- Evaluer les autres risques particuliers pouvant être induits par la nature des charges transportées et prévoir des aménagements véhicules adaptés (par exemple ventilation du fourgon pour risque chimique ou explosion, par exemple indicateur de charge pour risque de surcharge, etc...).

- Pour certaines activités professionnelles pour lesquelles le matériel transporté est prévisible et/ou difficile à arrimer (petites pièces par exemple), aménager le fourgon avec des mobiliers adaptés en vous adressant à des aménageurs professionnels.

- Définir clairement la procédure d'entretien des véhicules (incluant suivi constructeur et entretien courant) et de formaliser le dispositif par la mise en place d'un carnet de suivi par véhicule, conformément aux préconisations de la brochure ED6055 «Le carnet de suivi des Véhicules Utilitaires Légers». Le suivi régu-

lier de la pression de gonflage des pneumatiques est particulièrement important.

- Le code de la route impose un permis B pour la conduite d'un VUL quel que soit son PTAC. Compte tenu des risques spécifiques avérés liés à l'utilisation de ce type de véhicule, une formation sécurité complémentaire est nécessaire pour la tenue de ce poste de travail (incluant l'acquisition de compétences non acquises lors de l'obtention du permis B comme par exemple la compréhension de l'ensemble des risques liés au transport de charges et les moyens pour les prévenir, l'acquisition de notions de conduite préventive). Planifier ce type de formation pour vos salariés conducteurs de VUL, en fonction notamment de votre évaluation des risques.

- Compte tenu des risques avérés, édicter clairement l'interdiction de téléphoner en conduisant pour tous les salariés en mission, quel que soit le dispositif technique (téléphone tenu en main, kit main libre, oreillettes...). Cette règle sera, le cas échéant, formalisée dans votre règlement intérieur.

Dans le cas où le besoin de maintenir la relation entre l'entreprise et son salarié en déplacement existe, définir et formaliser un protocole pour communiquer en sécurité et former les salariés aux dispositions retenues.

**Vous pouvez télécharger cette fiche sur [www.carsat-nordpicardie.fr](http://www.carsat-nordpicardie.fr)**

N'hésitez pas à prendre contact avec la Carsat Nord-Picardie (Tél. 03.20.05.60.28), les DIRECCTE (Tél. 03.20.96.48.60 pour le Nord - Pas-de-Calais, Tél. 03.22.22.42.42 pour la Picardie),

l'OPBTP (Tél. 03.20.52.13.14 pour le Nord - Pas-de-Calais, Tél. 03.22.95.10.18 pour la Picardie).

**Ils sont là pour vous aider.**