



HAL
open science

Les accidents impliquant des véhicules lourds : Rapport intermédiaire

Hélène Fontaine, Yves Gourlet, Patrick Hamelin

► **To cite this version:**

Hélène Fontaine, Yves Gourlet, Patrick Hamelin. Les accidents impliquant des véhicules lourds : Rapport intermédiaire. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 1995, 26p. hal-03522818

HAL Id: hal-03522818

<https://hal.science/hal-03522818>

Submitted on 12 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



*INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE
SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ*

*Hélène FONTAINE
Yves GOURLET
Patrick HAMELIN*

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES VÉHICULES LOURDS

***Rapport intermédiaire sur convention
DSCR/INRETS n° 94 41039***

*Rapport DERA/LPC 9509
Juin 1995*

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES VEHICULES LOURDS

Rapport intermédiaire sur convention DSCR/INRETS n° 94 41039

Rapport DERA / LPC 9509

Hélène FONTAINE

Yves GOURLET

Patrick HAMELIN

Juin 1995

1 - Introduction

Ce travail s'inscrit dans la problématique de l'analyse des relations entre les situations de conduite et les accidents. Par ailleurs il intègre la problématique de recherches antérieures visant à repérer les relations éventuelles entre les conditions de réalisation des acheminements routiers de marchandises et de voyageurs, notamment sous l'angle de la durée et du rythme de travail des conducteurs professionnels, et l'occurrence des accidents. Déjà en 1981 et 1987 la publication des résultats de recherche en la matière ont alimenté le débat scientifique. Il s'agit dans le futur, de procéder à des analyses permettant de décrire plus finement les relations en question et de valider les démonstrations déjà effectuées.

Nous envisageons d'analyser les cas d'accidents pour lesquels on dispose des données temporelles concernant l'activité des conducteurs, du type de l'entreprise et éventuellement du type d'emploi du conducteur. Plusieurs sources d'informations peuvent être utilisées :

- les procès-verbaux d'accidents corporels recueillis par l'INRETS (fichier au 1/50e).
- les procès-verbaux d'accidents mortels recueillis par le LAB Peugeot-Renault.
- les enquêtes détaillées d'accidents du LAB et de l'INRETS.
- les enquêtes RÉAGIR.

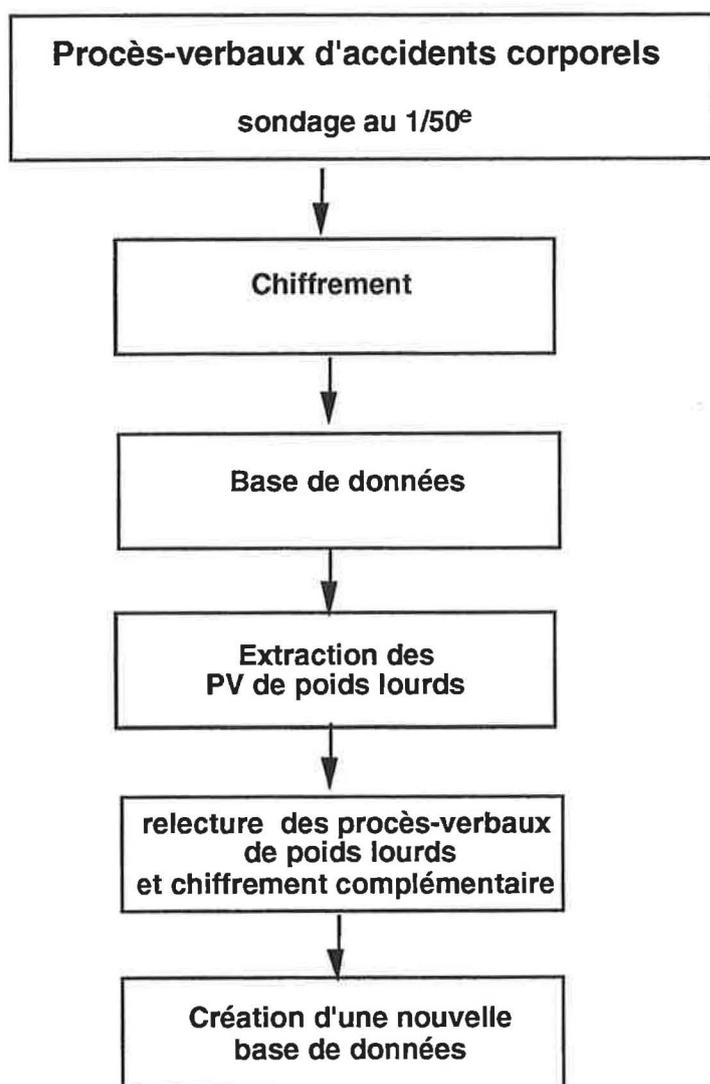
Dans un premier temps nous utiliserons le fichier des procès-verbaux de l'INRETS et une convention de recherche a été passée entre la DSCR et l'INRETS afin de mettre au point une méthode de chiffrage des procès-verbaux corporels impliquant des poids lourds avec pour objectif la recherche de données relatives à l'emploi du temps du conducteur. Cette procédure de chiffrage doit être appliquée à 600 procès-verbaux environ, ce qui correspond aux accidents de l'année 1993 et à une partie de ceux de 1992 dans le fichier de l'INRETS. Il est ensuite prévu de coder les procès-verbaux du fichier INRETS au 1/50e couvrant la période de 1991 à 1994 afin de disposer d'un effectif suffisant.

Ce rapport intermédiaire a pour but de présenter la procédure de chiffrage des procès-verbaux d'accidents corporels.

2 - Le fichier des procès-verbaux d'accidents corporels

Dans le but de disposer d'une base de données intermédiaire entre les fichiers statistiques nationaux et les informations fournies par les enquêtes spécifiques, un fichier de procès-verbaux d'accidents corporels représentatif des accidents survenus en France a été mis en place au sein de l'INRETS¹. Un recueil permanent par sondage de 1 procès-verbal sur 50 est ainsi effectué depuis janvier 1987. Les procédures font ensuite l'objet d'un chiffrage. L'objectif poursuivi est de permettre d'une part une évaluation des enjeux s'appuyant sur des critères contenus dans les procès-verbaux, et d'autre part de revenir à la lecture des documents pour une analyse plus approfondie. La comparaison avec les résultats officiels permet d'apprécier la représentativité du fichier. Les résultats sont redressés à partir de trois variables de contrôle issues du fichier des BAAC : l'organisme codeur, le nombre de véhicules impliqués dans l'accident et la gravité de l'accident.

Chiffrement des procès-verbaux



¹ cf. Fontaine H. et Gourlet Y. (1995). "Mobilité et accidents - année 1993" Rapport sur convention DSCR/INRETS

3 - Le chiffrement complémentaire

Un chiffrement complémentaire des procès-verbaux d'accidents corporels a été entrepris pour les accidents impliquant au moins un poids lourd et une nouvelle base de données a été mise en place. Cette base de données poids lourds est extraite des différentes bases PV91 - PV92 - PV93 et PV94 (bases de données des procès-verbaux d'accidents corporels pour les années 1991 à 1994) et contient des données temporelles éventuellement disponibles pour les chauffeurs de poids lourds.

Ce nouveau fichier comprend :

- les relations existantes dans les bases PV (voir en annexe 1 les bordereaux de chiffrement pour l'année 1993) auxquels certains attributs seront ajoutés (cf 3.1).

relations carac (caractéristiques de l'accident)

vehic (véhicules impliqués)

lieux (routes)

usager (usagers impliqués)

- 4 relations supplémentaires (cf 3.2) :

travail

employeur

temps

séquence.

3.1 Les relations existantes dans les bases PV

Nous indiquons ci-après les variables à afficher dans une grille de saisie mais la base poids lourds comprend toutes les variables déjà codées dans les bases PV. La liste des codes est donnée en annexe 2.

a) relation carac (caractéristiques)

variables déjà codées à afficher	variables à calculer informatiquement	variables nouvelles à coder
retri (n° accident) nbpt (nombre piéton) nbv (nombre de véhicules)	$nbv = nbpt + nbv$ $nbperimp = nbtué + nbbl + nbind$	travaux mancombinée (manoeuvre combinée)

b) relation véhic (véhicules)

variables déjà codées à afficher	variables à calculer informatiquement	variables nouvelles à coder
retri (n° accident) numv (n° véhicule) rout (n° route) catv (type de véhicule)	ancienneté du véhicule (visite technique. 1 - visite technique. 2)	nationalité silhouette PTR visite technique 1 visite technique 2 nature chargement poids chargement état véhicule manoeuvre dangerosité manoeuvre évitement

c) relation usager (pour les conducteurs de PL)

variables à afficher	variables à calculer informatiquement	variables nouvelles à coder
retri (n° accident) numv (n° véhicule) nusa (n° usager) catu (type usager)	âge ancienneté du permis	genre état civil

3.2 les relations nouvelles à créer

a) travail (pour les conducteurs de PL)

variables à afficher	variables à calculer informatiquement	variables nouvelles à coder
retri (n° accident) numv (n° véhicule) nusa (n° usager) catu = 1		trajet habituel véhicule habituel chargement habituel ancienneté entreprise type passager découche

b) employeur (pour les PL)

variables à afficher	variables à calculer informatiquement	variables nouvelles à coder
retri (n° accident) numv (n° véhicule)		type taille sous-traitance identification

c) temps (pour le conducteur de PL)

variables à afficher	variables à calculer informatiquement	variables nouvelles à coder
retrix (n° accident) numv (n° véhicule)	heure accident - heure départ (depuis le dernier repos d'au moins 6h)	document repos = 6h date départ, heure départ, depuis le dernier repos d'au moins 6h

d) séquence (pour le conducteur de PL)

variables à afficher	variables à calculer informatiquement	variables nouvelles à coder
retrix (n° accident) numv (n° véhicule) nums (n° séquence)		nature (date) heure début (date) heure fin

Actuellement 120 procès-verbaux ont fait l'objet d'un chiffrage spécifique en vue de l'élaboration d'une grille de chiffrage pertinente. Lorsque l'ensemble des procès-verbaux sera codé, une analyse du risque lié à la durée du temps de travail sera entreprise à partir du rapprochement des données d'accidents et d'exposition au risque (laquelle est mesurée au regard de la connaissance des durées et des rythmes de travail). Les exploitations seront réalisées de manière à comparer l'effet des durées de travail sur le risque, avec l'idée que la connaissance des emplois du temps sur une période plus longue que les 24 heures antérieures à l'accident devrait permettre d'approfondir les hypothèses déjà étayées sur ce sujet.

Il reste que les données relatives à la durée de travail antérieure, à la nature du travail effectué par le conducteur professionnel est renseignée de façon inégale dans les accidents corporels. Aussi, réaliser la même recherche d'informations sur les conditions temporelles de travail, le cadre (entreprise, activité) et le poste de travail des conducteurs nous paraît devoir être plus riche en informations à partir d'autres sources telles que les analyses détaillées d'accident (cf annexe 3), l'analyse des procès verbaux des accidents mortels (recueil exhaustif du LAB Peugeot/Renault 1990/91) ou les dossiers Réagir. Ceci pourrait faire l'objet d'investigations ultérieures.

Annexe 1 :

Bordereau de chiffrage des procès-verbaux d'accidents corporels - année 1993 (avant les transformations décrites au §3.1)

RELATION USAGERS- PV 93 - (conducteurs, passagers, piétons) -

retrix --- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	enf (retenue enfant) ----- <input type="checkbox"/>	sang ----- <input type="checkbox"/>	man ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
numv (n° vehicule)----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	casq (port du casque) ----- <input type="checkbox"/>	gram ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	fcond1 ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
nusa (n° d'usager)----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	STOP PASSAGER		fcond2 ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
catu (catégorie d'usager)----- <input type="checkbox"/>	<i>conducteur ou piéton</i>		fcond3 ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
place----- <input type="checkbox"/>	<i>conducteur ou piéton</i>		<i>piéton seulement</i>
grav (gravité)----- <input type="checkbox"/>	depr (résidence)- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	nat2 (nature de la 2 ^{ème} infraction) - <input type="checkbox"/>	posp (position piéton)----- <input type="checkbox"/>
bilan ----- <input type="checkbox"/>	comr ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	inf3 (3 ^{ème} infraction) ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	manp (manoeuvre piéton) ----- <input type="checkbox"/>
jadc (déces)----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	civ (état civil) ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	nat3 (nature de la 3 ^{ème} infraction) - <input type="checkbox"/>	deplac (déplacement) ----- <input type="checkbox"/>
moisn (naissance)----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	csp----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<i>conducteur seulement</i>	
ann (naissance)- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	cspr (responsable)----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	pro (conducteur professionnel)----- <input type="checkbox"/>	chmode ----- <input type="checkbox"/>
sex (sexe) ----- <input type="checkbox"/>	traj (motif du trajet) ----- <input type="checkbox"/>	perm (mois du permis)----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	gene ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
ejec (éjection)----- <input type="checkbox"/>	alcd (alcootest) ----- <input type="checkbox"/>	pera (année du permis) ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	fpiet1 ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
ceint (port de la ceinture ----- <input type="checkbox"/>	contd (éthylomètre) ----- <input type="checkbox"/>	noperm ----- <input type="checkbox"/>	fpiet2 ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
airbag ----- <input type="checkbox"/>	resulethy --- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	react (action réactive)----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	fpiet3 ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

LD

Remarques du codeur

Autre usager -----

VEHICULES - PV 93 -

Retrix ... <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	imat <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	moteur (type de moteur) <input type="checkbox"/>	appar (appartenance)..... <input type="checkbox"/>
numv (n° véhicule)..... <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	mism (mois 1ère circu) ---- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	kmc <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	occup (nombre d'occupants) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
rout <input type="checkbox"/>	misa (année 1ère circu) ---- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	phrt (partie heurtée)..... <input type="checkbox"/>	
catv (catégorie véhicule) --- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	certm (mois d'immat) ---- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	epave (épave)..... <input type="checkbox"/>	facteurs particuliers
vspe (véhicule spécial)..... <input type="checkbox"/>	certa (année d'immat) ---- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	omob (1er obst mobile)--- <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	fveh1 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
fuite <input type="checkbox"/>	tech (visite technique)..... <input type="checkbox"/>	ofix (1er obst fixe heurté)..... <input type="checkbox"/>	fveh2 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
codauto (barrer le zéro ø)..... <input type="checkbox"/>		inc (incendie du véhicule) ---- <input type="checkbox"/>	fveh3 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
type (barrer le zéro ø)..... <input type="checkbox"/>		imm (immersion)..... <input type="checkbox"/>	

14

Remarques du codeur

Autre véhicule

LIEUX - PV 93 -

retrix -- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	voispe (voie spéciale) ----- <input type="checkbox"/>	surf (surface)----- <input type="checkbox"/>	envir (environnement)----- <input type="checkbox"/>
rout (code route) ----- <input type="checkbox"/>	marq (marquage) ----- <input type="checkbox"/>	limit (limitation route)- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	facteurs particuliers
cadm (cat admini)----- <input type="checkbox"/>	regl (réglementation de l'inter)---- <input type="checkbox"/>	lcsargeur ---- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	fliou1 ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
circ (circulation)----- <input type="checkbox"/>	prof (profil en long) ----- <input type="checkbox"/>	ouv (ouvrage)----- <input type="checkbox"/>	fliou2 ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
nvoi (nbre de voies) ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	tplan (tracé en plan) ----- <input type="checkbox"/>	equip (equipementt) ----- <input type="checkbox"/>	fliou3 ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

12

retrix -- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	voispe (voie spéciale) ----- <input type="checkbox"/>	surf (surface)----- <input type="checkbox"/>	envir (environnement)----- <input type="checkbox"/>
rout (code route) ----- <input type="checkbox"/>	marq (marquage) ----- <input type="checkbox"/>	limit (limitation route)- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	facteurs particuliers
cadm (cat admini)----- <input type="checkbox"/>	regl (réglementation de l'inter)---- <input type="checkbox"/>	lcsargeur ---- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	fliou1 ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
circ (circulation)----- <input type="checkbox"/>	prof (profil en long) ----- <input type="checkbox"/>	ouv (ouvrage)----- <input type="checkbox"/>	fliou2 ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
nvoi (nbre de voies) ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	tplan (tracé en plan) ----- <input type="checkbox"/>	equip (equipementt) ----- <input type="checkbox"/>	fliou3 ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Remarques du codeur

Autre lieu-----

CARACTERISTIQUES - PV 93 -

retrix --- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	date (an mois jour heure minute) ----- <input type="checkbox"/>	
org (organisme codeur)----- <input type="checkbox"/>	situa (situation de l'accident)----- <input type="checkbox"/>	nb2ri (2R immat) ----- <input type="checkbox"/>
dep ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> d	plan ----- <input type="checkbox"/>	nbvl (véhicules légers) ---- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
com ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	photo ----- <input type="checkbox"/>	nbvu (véhicules utilitaires)----- <input type="checkbox"/>
tailcom ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	coll (type 1ère collision)----- <input type="checkbox"/>	nbva (véhicules autres) ----- <input type="checkbox"/>
agg ----- <input type="checkbox"/>	manc ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	nbpt (piétons)----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
tailagg ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	bilan vehicules	bilan piétons
int (intersection)----- <input type="checkbox"/>	nbv (total véhicules) ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	bilan impliqués
lum (luminosité) ----- <input type="checkbox"/>	nbsta (véh stationnés) ---- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	nbtye ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> t
atm (cond atmosphériques)----- <input type="checkbox"/>	nb2rni (2R non immat) ----- <input type="checkbox"/>	nbbl (blessés) ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		nbblgr (graves)----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		nbllg (légers) ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		nblli (indéterminés)----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		nbnd (indemnes) --- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		facteurs particuliers
		fcar1 (1er facteur) ----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		fcar2 (2ème facteur)----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		fcar3 (3ème facteur)----- <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Remarques du codeur

13

Annexe 2 :

Liste des codes du chiffrement spécifique établis après l'analyse de 120 PV de poids lourds (cf. §3.2)

CHAUFFEUR

Genre

- 1 = livreur
- 2 = routier
- 3 = international
- 4 = transport en commun
- 5 = autre
- 9 = NSP

CIV = état civil

- 1 = célibataire
- 2 = marié (concubin)
- 3 = voeuf, divorcé
- 9 = NSP

CODES TRAVAIL

Trajet hab = trajet habituel

- 1 = oui
- 2 = non
- 9 = NSP

Véhic hab = véhicule habituel

- 1 = oui
- 2 = non
- 9 = NSP

Chargt hab = chargement habituel

- 1 = oui
- 2 = non
- 9 = NSP

Ancien entr = ancienneté dans l'entreprise en clair en mois

Type pas = type de passagers

- en clair
- 0 = sans objet
- 99 = indéterminé

Mode

- 1 = absent + de 24h
- 2 = rentre tous les jours
- 3 = travail de nuit
- 9 = NSP

CODES VEHICULE

Nat = nationalité véhicule

- 1 = Français
- 2 = étranger
- 9 = NSP

Vis Tech 1 = date de la dernière visite technique du TR

Vis Tech 2 = date de la dernière visite technique de la remorque

Silhouette

- 10 = camion porteur
- 11 = porteur citerne
- 12 = porteur fourgon
- 13 = porteur plateau
- 14 = porteur benne
- 15 = porteur porte véhicule
- 16 = porteur toupie
- 17 = porteur bétailière
- 18 = porteur grumier
- 19 = porteur fourgon sur train
- 20 = porteur + remorque
- 21 = porteur + remorque citerne
- 22 = porteur + remorque fourgon
- 23 = porteur ++ remorque plateau
- 24 = porteur + remorque benne
- 25 = porteur + remorque porte véhicules
- 27 = porteur + remorque bétailière
- 28 = porteur + remorque grumier
- 29 = porteur + remorque fourgon sur train
- 30 = tracteur seul
- 40 = tracteur + semi-remorque
- 41 = tracteur + citerne
- 42 = tracteur + fourgon
- 43 = tracteur + plateau
- 44 = tracteur + benne

PTR = poids total roulant

- 1 = > ou = 3,5 t --> < 7,5 t
- 2 = > ou = 7,5 t --> < 10 t
- 3 = > ou = 10 t --> < 12 t
- 4 = > ou = 12 t --> < 19 t
- 5 = > ou = 19 t --> < 26 t
- 6 = > ou = 26 t --> < 40 t
- 7 = > ou = 40 t --> < 44 t
- 8 = > ou = 44 t
- 9 = indéterminé

Nat Chargt = nature du chargement

- 00 = sans objet (camion à vide)
- 01 = denrée alimentaires
- 02 = animaux
- 03 = hydrocarbures
- 04 = produits chimiques
- 05 = gaz liquide
- 06 = béton
- 07 = véhicules
- 08 = matériaux de construction
- 09 = papier
- 10 = emballages
- 11 = acier
- 12 = machines
- 13 = charbon, machefer
- 14 = produits agricoles

Pds Chargt = poids du chargement en clair en tonnes

Etat véh = état du véhicule

- 1 = bon état
- 2 = freins
- 3 = pneus
- 4 = freins + pneus
- 5 = direction
- 6 = freins + direction
- 7 = pneus + direction
- 8 = pneus + freins + direction
- 9 = NSP

CODES EMPLOYEUR

Type

- 10 = entreprise de transports
- 11 = BTP
- 12 = commerçant
- 13 = industriel
- 14 = agriculteur
- 15 = autre
- 99 = indéterminé

Nom et adresse
en clair

Taille = taille de l'entreprise

Sous-traitance

- 1 = oui
- 2 = non
- 3 = NSP

CODES ACCIDENT

Man = manoeuvre

Voire code PV94 p41

Manc = manoeuvre combinée

Voire code PV94 p15

Danger Man = dangerosité de la manoeuvre

1 = oui

2 = non

9 = NSP

Evitement = manoeuvre d'évitement

0 = non

1 = freins

2 = volant D

3 = volant G

4 = volant D et G

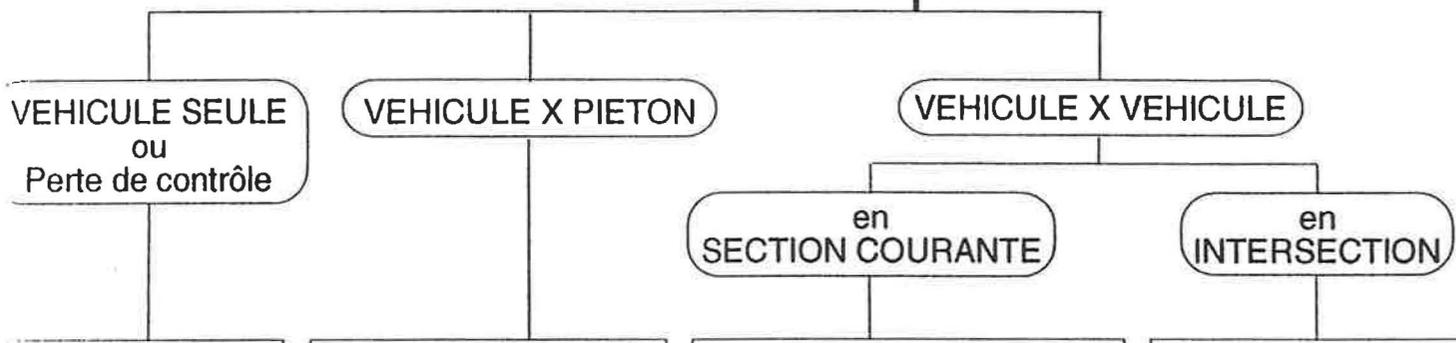
5 = freins + volant D

6 = freins + volant G

7 = freins + volant D et G

9 = NSP

TYPOLOGIE DES MANOEUVRES ORIGINE DES ACCIDENTS



- PERTE DE CONTROLE**
- 11 en ligne droite
 - 12 en courbe
 - 13 en intersection
- 14 contre véhicule en stationnement
- 15 avec apparition imprévue d'animaux ou d'obstacles

- 21 **Piéton longeant la trajectoire**
- Piéton traversant**
- 22 non masqué
 - 23 masqué par un véhicule en stationnement
 - 24 masqué par un véhicule (à l'arrêt ou non) dépassé à gauche par le véhicule heurtant
 - 25 masqué par un véhicule (à l'arrêt ou non) dépassé à droite par le véhicule heurtant
 - 26 véhicule reculant
 - 27 masqué par un obstacle fixe sur chaussée ou trottoir
 - 28 masqué par un véhicule précédant le véhicule heurtant

- circulation en sens inverse
Ecart de trajectoire - Croisement (hors perte de contrôle)
- 30 en courbe
 - 31 en ligne droite
- 32 ralentissement - circulation en file
Choc arrière
 - 33 Changement de file, déboîtement
 - 34 Contournement d'obstacle
 - 35 Dépassement
 - 36 Entrée/sortie de chaussée de/vers stationnement hors chaussée (accès privés, parkings, chemins,...)
 - 37 Entrée/sortie de stationnement sur chaussée
 - 38 Ouverture de portière
 - 39 Demi-tour

		PROVENANCE DES IMPLIQUES		
		Routes différentes 	même route sens inverse 	même route même sens
MOUVEMENTS EFFECTUES	SANS CHANGEMENT DE DIRECTION	40	43	46
	AU MOINS UN VÉHICULE EN TOURNE-A-GAUCHE 	41	44	47
	AU MOINS UN VÉHICULE EN TOURNE-A-DROITE 	42	45	48
		49 Demi-tour 50 Autre manoeuvre en intersection 51 Entrée/sortie de giratoire		

NOTA : Les cas inclassables, hors section, seront codés 08

USAGER - PV 94 - (conducteurs seulement) -

attribut	variable représentée	modalité	commentaire
man	manoeuvre principale avant l'accident	<u>circulant</u> 01 : franchit un carrefour, allant tout droit 02 : franchit un carrefour, pour tourner à droite 03 : franchit un carrefour, pour tourner à gauche 04 : franchit un giratoire 05 : aborde une voie en provenance d'une bretelle 06 : quitte sa voie en direction d'une bretelle 07 : circule en section courante rectiligne 08 : circule en section courante courbe 09 : immobilisé sur chaussée 10 : change de file à droite 11 : change de file à gauche 12 : dépasse à droite 13 : dépasse à gauche 14 : croise un véhicule en sens inverse 15 : recule sur chaussée 16 : fait demi-tour sur chaussée 17 : tourne à droite hors carrefour en section courante 18 : tourne à gauche hors carrefour en section courante 19 : aborde une chaussée hors carrefour, en tourne à droite 20 : aborde une chaussée hors carrefour, en tourne à gauche 21 : manoeuvre lié au stationnement 22 : en stationnement 23 : manoeuvre exceptionnelle "hors norme" 24 : autre	(inclut un éventuelle phase d'immobilisation) (échangeur, aire d'arrêt ...hors carrefour) (échangeur, aire d'arrêt ...hors carrefour) (hors stationnement et phase de manoeuvre sur carrefour) (avant ou arrière) (Coder en 22 les ouvertures de portes) (emprunte un sens interdit, recule sur bretelle, demi-tour sur TPC ...)

19

TEMPS

DOC = documents pour reconstituer la chronologie

0 = aucun

1 = disque

2 = déclarations

3 = disque + déclarations

Repos > ou = 6h

1 = oui

2 = probable

9 = NSP

Annexe 3 :

Chiffrement spécifique "Etude Détaillée d'Accident"

EDA / Poids-lourds

Liste des informations à recueillir auprès des conducteurs routiers impliqués dans les accidents de la circulation.

L'ensemble des thèmes sur lesquels nous insistons n'ont pas bien sûr d'ambition à l'exhaustivité. En tout état de cause, ils ne sont pas exclusifs d'autres informations à recueillir.

L'idée qui prévaut consiste à dire que pour les conducteurs de poids-lourds, l'usage de la route est structuré par les impératifs de la production. Ceux-ci interfèrent probablement aussi, sinon plus, fortement que les contraintes de circulation sur leurs comportements dynamiques lors de la conduite du véhicule.

Les enquêtes et travaux menés dans cette perspective ont montré que certaines des propriétés définissant les situations et les conditions de travail des conducteurs semblaient avoir une relation avec le risque d'implication.

Un certain nombre de variables permettent de "résumer" les propriétés les plus "consistantes" et "robustes". C'est essentiellement elles que nous évoquerons dans ce papier.

STATUT DU CONDUCTEUR

A - Le conducteur du Poids-lourds ou de l'autocar impliqué est un SALARIE.
- dans ce cas il faut lui demander s'il est salarié d'une entreprise que lui ou son conjoint dirige ? *Si la réponse est oui à cette question, alors le questionner comme s'il s'agissait d'un cas B, tout en gardant l'information sur son statut de salarié.*

B - Le conducteur du poids-lourds est un TRAVAILLEUR INDEPENDANT ou artisan un PATRON D'ENTREPRISE ayant des salariés. *Dans ce cas, il faut que l'interrogation de la section suivante concerne l'entreprise dont il est le patron ou le seul travailleur.*

ENTREPRISE

A - Type d'entreprise :

Il s'agit de faire la distinction entre :

1 - Les entreprises dont l'activité principale est de faire du transport pour le compte d'autres entreprises clientes seront appelées "**entreprises de transport**". Les autocaristes transportant des voyageurs dans le cadre de prestations où le car et le chauffeur sont loués et affectés à des transports publics (transport scolaire, lignes urbaine, départementales ou régionales, lignes internationales), à des transports à la demande (sorties, tourisme...) sont évidemment à classer dans cette rubrique.

2 - Les entreprises ayant une activité principale de commerçant, d'industriel, d'agriculture ou de BTP et qui utilisent leurs propres camions (dont ils sont possesseurs, qu'ils louent ou qu'ils ont en leasing) pour transporter leurs propres produits ou leur matériel "**Autres entreprises utilisant des camions pour transporter des marchandises**". De même en transport de personnes, les

entreprises qui transporteraient leurs personnels avec leurs propres autocars "**Autres entreprises utilisant des autocars pour transporter des personnes**"... Le plus souvent on se trouvera là dans le cas 5, car il s'agit de collectivités publiques territoriales ou d'associations s'occupant de vieillards d'handicapés...

3 - Si le conducteur est payé par une entreprise d'intérim, il faut le noter, mais il convient de noter aussi à quel type d'entreprise la société d'intérim le loue (c.à.d 1, 2, 4 ou 5).
"Entreprises d'intérim"

4 - Si le conducteur conduit un véhicule de ramassage des ordures ménagères ou un véhicule grue, un véhicule de récurage c.à.d un véhicule outil ou atelier "**entreprise utilisant des camions pour chantiers mobiles**"

5 - Engins de l'armée, de la protection civile, d'une collectivité territoriale (municipalité, Conseil régional ou général),

"Autres organisations ou institutions utilisant des camions et autocars".

6 - Autres cas ...

Rq : Dans tous les cas, mais surtout en 3, 4 & 5, il faut donner le maximum de précisions.

B - Structuration de l'entreprise

1 - Il s'agit de savoir si l'établissement employant le conducteur est le seul établissement de l'entreprise ou si celle-ci en possède plusieurs.

2 - il faut avoir la localisation de l'établissement et du siège social.

Si le conducteur est payé par une entreprise intérimaire, penser à préciser la structuration de l'entreprise dans laquelle il est loué par la société d'intérim.

C - Taille de l'établissement (et de l'entreprise)

Il s'agit de savoir quelle est la taille de l'établissement auquel est affecté et qui paye le conducteur : Nombre de personnes employées, nombre de salariés et nombre de conducteurs. Si l'entreprise est multi établissements, faire préciser la taille pour l'ensemble de l'entreprise: Nombre de salariés et nombre de conducteurs.

Si celui-ci est payé par une entreprise intérimaire, penser à préciser la structuration de l'entreprise dans laquelle il est loué par la société d'intérim.

Une grille de classement peut être proposée si la personne ne sait pas répondre:

Nombre de personnes	Nombre de salariés	Nombre de chauffeurs
1	0	1
2	1 à 2	1 à 2
3 à 5	3 à 5	3 à 5
6 à 9	6 à 9	6 à 9
10 à 19	10 à 19	10 à 19
20 à 49	20 à 49	20 à 49
50 à 99	50 à 99	50 à 99
100 à 199	100 à 199	100 à 199
200 à 499	200 à 499	200 à 499
500 à 999	500 à 999	500 à 999
≥ 1000	≥ 1000	≥ 1000

D - Spécialisation de l'entreprise :

1 - l'activité de l'entreprise n'est pas le transport :

On recherche l'activité principale de l'entreprise : ex
"entreprise d'abattage de volaille qui a ses camions de livraison"

On recherche alors l'utilisation principale des camions : ex
livraisons

Puis le type de matériel utilisé :

petits fourgons entre 3,5 tonnes et 7,5 tonnes, matériel citerne, matériel frigorifique...

2 - l'activité principale de l'entreprise est le transport :

On recherche l'activité principale de l'entreprise :

21 - entreprise spécialisée

- dans un (ou des) type(s) de prestation, laquelle ou lesquelles ?

- dans un (ou des) type(s) de matériel, laquelle ou lesquelles ?

22 - entreprise non spécialisée

- càd effectuant tous types de transports.

- avec tous types de matériels

On recherche le type de matériel utilisé :

- tonnage des véhicules, silhouette, équipement (frigo, citerne...)

ELEMENTS de SITUATION

Il s'agit des éléments à repérer à partir de la situation d'accident

A - Eléments concernant le travail du conducteur :

1/ Habituellement quel travail réalise-t-il ?

. Distinction entre le travail permettant de rentrer chez soi tous les soirs ou tous les jours (si travaille la nuit) et le travail qui oblige à être absent de chez-soi plusieurs jours consécutifs.

. Les chargements qu'il effectue habituellement entraîne-t-ils qu'il ait un matériel particulier ? (citerne, camion frigo, camion benne, porte voiture, remorque surbaissée, toupie...).

. Son travail consiste-t-il à transporter un seul ou plusieurs types de chargement ?

décrire les deux principaux, si vraiment plusieurs et pas de principaux : *essayer de savoir si le "de tout" est transporté par un seul type de véhicule banalisé ou s'il conduit plusieurs types de véhicules spécialisés*. Il s'agit en fait de connaître le, ou les, types de chargement définis à la fois par le type de produit, et la manière dont ils sont pris en charge par le chauffeur ou le transporteur : ils sont chargés en complet ou par lots ou alors il s'agit de colis de messageries...

. Son travail implique-t-il de réaliser toujours le même trajet ou plusieurs trajets ?

si plusieurs trajets : refait-il les mêmes trajets d'un mois sur l'autre, d'un trimestre à l'autre, d'une année sur l'autre en fonction des différentes saisons, ou jamais les mêmes trajets ?

2/ Lors de l'accident s'agissait-il de son travail habituel ?

. Si non, quel travail réalisait-il ? *Chercher à savoir ce qui était différent, de la définition du temps nécessaire pour réaliser le transport (1 jour ou plusieurs jours), en terme de chargement ou de type de trajet.*

3/ Décrire le processus de transport dans lequel le conducteur était engagé : c.à.d, savoir ce qui était prévu comme travail, ce qu'il avait déjà fait, ce qu'il faisait à ce moment la (ex "je venait de vider le premier chargement fait lundi à Paris à Marseille et je remontait à vide à Salon pour charger cet après-midi des avions à la base, pour les remonter à Villacoublay" en partant dès ce soir) et

. Point origine du trajet, point prévu d'arrivée, connaissance du trajet ?

. Y a-t-il eu changement des ordres de travail, par rapport à ce qui était prévu ?

. Était-il seul embarqué ou avec un collègue qui devait le relayer ?

. Devait-il échanger sa remorque avec un collègue venant du point de destination de son chargement ("technique cheval" ou "navette") ou simplement descendre du camion à un point X

sur le parcours, un collègue devant prendre le camion pour le mener plus loin ou au bout du trajet ?

4/ Le jour de l'accident, à quel heure avait-il commencé à travailler ? Combien de temps avait-il conduit et combien de Kms avait-il réalisé depuis ce moment là ? Depuis le dernier arrêt ? Nature de ce dernier arrêt et durée de celui-ci ?

- . Chercher à avoir le disque du jour et un éventuel commentaire du chauffeur sur ce jour là.
- . La durée du repos juste antérieure à ce jour là, avec si possible la durée du sommeil, c.à.d: on demande pour la veille, l'heure du début du travail et de la fin du travail
- . Tenter de remonter ainsi le plus loin possible, jusqu'au week-end antérieur, en essayant pour chaque nuit de connaître le temps de sommeil.
- . En résumé trois choses : le temps d'activité chaque jour, le temps de repos et le temps de sommeil.
- . Savoir si le rythme décrit est un rythme habituel ou inhabituel ?

5/ Données concernant le conducteur :

- . Lieu d'attache (de retour du camion) et de résidence.
- . ancienneté dans la profession de conducteur de pl.
- . Age, état matrimonial...

B - Eléments concernant le Véhicule :

1/ Nature du véhicule : porteur, porteur et remorque, tracteur et semi. Tonnage, équipements du camion : équipement de freinage notamment : ralentisseur ?.

2/ Chargement : nature, arrimage... perdu ou pas suite à l'accident.

3/ Etat du véhicule : réglage des freins, pneumatiques... date de la dernière visite technique...

C - Eléments concernant la situation de conflit :

1/ Etat de la circulation et lieux. + récit de la situation par le conducteur de "PL et des autres véhicules.

2/ Manoeuvres opérées par le PL.

Tout cela n'est pas exhaustif mais ce sont des points importants.