

Notes techniques

LE VÉHICULE PROFESSIONNEL : UN OUTIL DE TRAVAIL COMME LES AUTRES ?

Conduire dans le cadre de son travail expose à des risques professionnels, au premier rang desquels les accidents de la route. Mais le conducteur d'un véhicule léger, utilitaire ou poids lourd est également exposé, sans nécessairement en être conscient, à d'autres risques. Les effets des risques routiers sur sa santé peuvent être aggravés par de longues heures passées au volant. Cet article propose une analyse des risques majeurs identifiés au poste de conduite, puis des critères de choix des équipements d'un véhicule professionnel pour les prévenir. Ils permettent d'agir sur ces risques et, plus globalement, d'améliorer le confort de conduite.

ANNE-SOPHIE
VALLADEAU,
LAURENT
KERANGUEVEN
INRS,
département
Expertise
et conseil
technique

La conduite pour le travail entraîne des contraintes particulières et expose à des risques routiers, au premier rang desquels les accidents de la route, à l'origine de plus de 20% des accidents mortels du travail. Au-delà des risques de dommages corporels en cas d'accident, le conducteur est également exposé à des risques physiques, biomécaniques, chimiques ou psychosociaux, qu'il convient d'identifier, d'évaluer et de prévenir en agissant sur différents paramètres.

Tous les secteurs sont concernés par les risques liés à la conduite d'un véhicule dans le cadre du travail, bien que les professionnels du transport routier de marchandises et de voyageurs, du commerce, de l'artisanat, de la maintenance, de la messagerie express et du BTP soient particulièrement exposés. Il convient pour les entreprises d'évaluer les risques professionnels associés à l'activité de travail qu'est la conduite d'un véhicule, de les intégrer au document unique d'évaluation des risques et de définir et de mettre en œuvre les mesures de prévention adaptées. Ainsi, agir sur l'outil de travail qu'est le véhicule, en choisissant les équipements adaptés à l'activité et à l'individu, permet d'améliorer le confort de conduite et plus globalement la santé et la sécurité des conducteurs.

Identifier les risques liés à la conduite (hors risque d'accident de la route; cf. Annexe)

Risques liés à l'activité physique

La conduite pendant la totalité ou la plus grande partie du temps de travail entraîne des effets sur la santé

connus: troubles musculosquelettiques (TMS), maladies cardiovasculaires, ou troubles métaboliques liés au comportement sédentaire du conducteur. Les TMS liés à la conduite se caractérisent par des crampes au pied, des douleurs dans le bas du dos, une raideur de la nuque, de la fatigue dans les épaules. Ils résultent de la posture statique prolongée du rachis lombaire, des sollicitations répétées des membres supérieurs et inférieurs, des vibrations et du stress, associés à la conduite. De plus, la taille du conducteur, la configuration du véhicule, le type de siège et les réglages sont également à l'origine de postures contraignantes. Par ailleurs, les passages rapides d'une position de conduite assise et immobile prolongée à une posture debout (sortie rapide d'un véhicule haut par exemple) exposent le conducteur à un risque de traumatisme corporel. Les tâches de manutention qui succèdent à la conduite (pour les chauffeurs-livreurs par exemple) peuvent également contribuer à augmenter les atteintes de l'appareil locomoteur.

Risques psychosociaux

Au stress lié aux contraintes professionnelles (organisation du travail, respect des délais, relations clients, isolement...) s'ajoute le stress dû à la conduite elle-même (vigilance permanente, trafic chargé, conditions météorologiques difficiles, adaptation permanente aux conditions de circulation...). Les différents systèmes embarqués (systèmes d'informatiques embarquées « SIE », GPS, radio, régulateur de vitesse...), même s'ils constituent des équipements d'aide à la conduite, participent à l'augmentation des sollicitations cognitives du conducteur.

RÉSUMÉ

Le commerce, l'artisanat, le transport routier de marchandises et de voyageurs, les professions de la maintenance, la messagerie express et le BTP sont des secteurs particulièrement exposés aux risques routiers, liés à la conduite d'un véhicule professionnel. Cependant, tous les secteurs d'activité peuvent être concernés. Pour les salariés, la conduite est alors un acte de travail et le véhicule, un outil de

travail dont l'usage peut générer des risques de dommages corporels en cas d'accident de la route, auxquels s'ajoutent d'autres risques dont les effets sur la santé peuvent être conséquents. Les salariés conduisant pour leur travail sont ainsi exposés au quotidien à un comportement sédentaire, et à des risques de troubles musculosquelettiques (TMS) ou psychosociaux (RPS), dès lors qu'ils sont au volant d'un véhicule.

Ils sont exposés de façon moindre à d'autres risques (chimiques, liés aux vibrations ou au bruit), ces derniers étant mieux maîtrisés aujourd'hui. Il convient pour les entreprises d'évaluer, au-delà du risque d'accident de la route, les risques professionnels associés à la conduite d'un véhicule, de les intégrer au document unique d'évaluation des risques et de définir des mesures de prévention adaptées.

Business vehicles: a work tool like any other?

Commerce, craft trades, road freight and passenger transport, maintenance professions, express mail services, and building and public works are particularly exposed sectors to road risks, related to driving a business vehicle. However, all other business sectors may be concerned. For these workers, driving is part of their work and the vehicle is a work tool whose

use may generate physical injuries if there is a road accident, in addition to other risks whose health effects could be substantial. Employees driving as part of their jobs are therefore exposed daily to sedentary behaviour and the risk of musculoskeletal disorders (MSDs) and psychosocial disorders (PSRs), once they are behind a steering wheel. They are less exposed to other

risks (chemical, vibration, noise); currently, these risks are better controlled. Businesses should assess, apart from road accident risks, the occupational risks associated with driving vehicles, which should be included in their risk assessment document, and define suitable prevention measures.

Tout ceci induit une charge mentale importante pour le conducteur et expose à un risque de stress chronique avec ses conséquences potentielles sur la santé (dépression, anxiété, troubles du sommeil ou de l'alimentation, ulcères, TMS, maladies cardio-vasculaires, accidents vasculaires cérébraux...).

Enfin, les risques de violence ou d'agression ne sont pas négligeables dans certains secteurs d'activités (transports de fonds ou de cargaisons ayant une valeur marchande importante).

Risques physiques

Le conducteur est exposé aux vibrations du véhicule. Son niveau d'exposition est lié à la vitesse moyenne de conduite, ainsi qu'au type de véhicule, à la motorisation, à la période de circulation, au type et à l'état des routes... Le corps subit alors les vibrations qui lui sont transmises par le véhicule à travers son siège. Il est également exposé aux forces dynamiques liées aux exigences de conduite (virage, accélération, décélération, etc.). Cette exposition favorise la survenue de douleurs au niveau de la colonne vertébrale, voire de troubles musculosquelettiques (hernie discale par exemple).

Par ailleurs, le conducteur est également exposé au bruit lié au moteur, à la circulation ou à la vitesse. L'utilisation de la radio et l'ouverture de la fenêtre

sont des facteurs aggravants. Bien que le bruit n'atteigne pas des seuils lésionnels pour l'appareil auditif, il y a cependant un risque de fatigue auditive générant du stress pendant la conduite.

L'exposition à la chaleur, en période estivale, constitue un autre risque avéré. À partir d'une température de 30°C à l'intérieur de l'habitacle, les capacités du conducteur (vitesse de réaction, vigilance...) se trouvent dégradées, ce qui peut provoquer des accidents. Or, ces températures sont très rapidement atteintes derrière un pare-brise. Ce risque est considérablement diminué grâce à la généralisation de la climatisation dans les véhicules.

Enfin, l'exposition à la lumière des phares, à leur réfléchissement sur des routes mouillées ou enneigées peut engendrer de la fatigue visuelle et des éblouissements pouvant accroître le risque d'accident de la route.

Risques chimiques

Tous les salariés qui conduisent régulièrement en milieu urbain sont particulièrement exposés aux gaz d'échappement évacués par les véhicules thermiques. Lors du remplissage du réservoir, ils sont également exposés à des vapeurs de carburant, dont du benzène. Il est à noter que les fumées de diesel et le benzène sont des cancérogènes avérés (pouvant être



respectivement à l'origine de cancers du poumon ou de la vessie, et de leucémies).

Enfin, parmi les risques chimiques auxquels les conducteurs sont susceptibles d'être exposés, il ne faut pas oublier ceux éventuellement liés à la nature du chargement, à une exposition à des émanations, fuites, renversement ou autre exposition accidentelle.

Adapter le véhicule professionnel à l'activité : critères de choix

Au moment de l'achat ou de la location d'un véhicule professionnel, l'employeur doit s'assurer que celui-ci est adapté aux déplacements, aux caractéristiques du conducteur et à la mission à réaliser. Une évaluation du poste de travail est, dans un premier temps, à mener en s'interrogeant sur les éléments suivants :

- le nombre de kilomètres annuels et journaliers parcourus;
- l'organisation du travail;
- les contraintes horaires (temps de conduite, fréquence des interruptions, respect des délais ...);
- les contraintes environnementales (nature des routes, conditions climatiques ...);
- la nature de la tâche;
- la nature du chargement;
- le nombre de personnes transportées;
- les équipements requis pour la mission (exemple: une cloison de séparation, un coffre de dimension adaptée, points d'ancrage, etc.);
- les données morphologiques des conducteurs (taille, carrure, handicap éventuel, etc.).

Le choix du véhicule dépend de cette analyse. Il est également important d'impliquer les salariés dans le choix de leur véhicule, afin que celui-ci soit réellement adapté à leurs spécificités et à leur activité. Les critères ci-après participent tous à la réduction des risques identifiés précédemment et peuvent aider à la définition d'un cahier des charges pour l'acquisition ou la location d'un véhicule adapté.

Montée/descente du véhicule

Suivant la tâche réalisée, le conducteur peut être amené à monter ou à descendre régulièrement du véhicule. L'accès au véhicule doit donc être le plus aisé possible et facilité par :

- des poignées de portière facilement actionnables, même avec des gants;
 - un espace créé par l'ouverture de la portière suffisamment large, pour entrer et sortir du véhicule sans avoir à pencher la tête ou sans se cogner la tête sur le cadre de la porte;
 - un emmarchement pour les véhicules hauts: antidérapant, une profondeur d'au moins 200 mm pour permettre une pause du pied confortable, une première marche d'accès située au maximum à 400 mm du sol, une largeur de marche d'au moins 200 mm, et équipé d'une poignée tubulaire positionnée verticalement.
- Si, malgré le respect des préconisations ci-dessus, le conducteur se plaint de difficultés pour accéder à son siège, des solutions telles que des coussins pivotant facilitant l'entrée et la sortie dans le véhicule peuvent être proposés.

Agent de surveillance sur autoroute à son poste de conduite, une mission qui requiert une vigilance permanente pour intervenir en sécurité.



© Gael Kerbaol/INRS/2014

ENCADRÉ

QUELS IMPACTS POUR LES SALARIÉS QUI TRAVAILLENT EN HORAIRES ATYPIQUES ?

Horaires longs, décalés, travail de nuit et souvent le week-end... Le travail en horaires atypiques est une des caractéristiques des métiers impliquant un temps de conduite significatif. Ces rythmes de travail ont des conséquences, non seulement sur la vie sociale et professionnelle des salariés, mais aussi sur leur santé. Si les troubles du sommeil et de la vigilance sont bien connus, d'autres problèmes peuvent survenir tels que les troubles métaboliques et les maladies cardiovasculaires.

Des mesures de prévention collective axées sur l'organisation du travail associées à des recommandations pratiques relatives à l'hygiène de vie et au sommeil, sont de nature à limiter ces risques.

Assise dans le véhicule

La conduite se caractérisant par l'adoption d'une posture statique prolongée, il convient d'être particulièrement vigilant à l'assise du conducteur. Un habitacle confortable et spacieux peut contribuer à l'adoption de postures les moins contraignantes possibles. Et une suspension du siège efficace peut réduire les vibrations transmises à l'ensemble du corps. Le siège du conducteur doit être réglable et ses modalités d'utilisation expliquées aux utilisateurs. Les différents réglages doivent notamment permettre d'assurer :

- un soutien lombaire ajustable aux caractéristiques et aux besoins du conducteur, soit intégré au siège, soit par l'ajout d'un sur-siège réglable ;
- un bon maintien du dos du conducteur dans son intégralité (du bas du dos jusqu'aux cervicales), par la mise à disposition d'un dossier suffisamment haut pour maintenir les épaules, mais n'obstruant pas la vision arrière ;
- un soutien de la cuisse dans toute sa longueur, par une profondeur d'assise ajustable aux caractéristiques morphologiques du conducteur. Un espace suffisant doit être respecté entre l'avant du siège et l'intérieur des genoux du conducteur. Si cet espace est trop réduit, une pression peut s'exercer sur l'intérieur des genoux, ce qui peut créer de l'inconfort et nuire à la circulation sanguine dans les jambes et les pieds.

L'assise est complétée par l'appuie-tête. Celui-ci est un dispositif de sécurité, mais aussi un élément de confort. Il sert à retenir la tête si l'arrière du véhicule devait être percuté. Un appuie-tête bien conçu réduit

le risque que la tête parte vers l'arrière suite à un choc et cause un coup de fouet cervical (« coup du lapin »). L'appuie-tête doit être :

- ajustable en hauteur et en inclinaison ;
- verrouillable dans la position souhaitée ;
- positionné le plus proche possible de la tête du conducteur. L'appuie-tête sera plus efficace s'il se trouve près de la tête, puisque cette dernière entrera en contact plus rapidement et plus longtemps avec lui en cas de collision arrière ;
- positionné entre le sommet de la tête et les oreilles pour assurer un maintien efficace.

Par ailleurs, d'autres réglages doivent permettre aux conducteurs d'atteindre les pédales, le volant et les autres commandes sans avoir à étirer ses bras et ses jambes. Les réglages doivent également permettre de bien voir les instruments, les indicateurs de bord et tous les rétroviseurs, en plus de maintenir une bonne visibilité par le pare-brise avant et les vitres latérales. Le conducteur doit donc être en mesure d'ajuster :

- la hauteur du siège par rapport au plancher ;
- l'inclinaison du dossier ;
- la distance entre le dossier et le volant.

Le véhicule doit également être équipé de ceintures de sécurité homologuées, constituées de trois points manipulables facilement. Élément majeur de sécurité, la ceinture de sécurité ne doit cependant pas gêner l'assise du conducteur. L'ancrage de la ceinture épaulière sur le montant situé entre les portes avant et arrière doit être réglable en hauteur. Il permet d'ajuster la ceinture en fonction de la morphologie du conducteur, de façon à ce qu'elle repose au milieu de la clavicule (et non sur le cou ou sous l'épaule). Un signal sonore est émis dans les véhicules les plus récents lorsque la ceinture de sécurité n'est pas bouclée. Enfin, la forme et le matériau du siège doivent permettre de réduire au minimum les points de pression entre le conducteur et l'assise, et doivent assurer un confort thermique, par une bonne circulation de l'air à travers une matière respirante.

À noter : il existe des véhicules équipés de sièges dont les réglages peuvent être mémorisés. Ils permettent l'utilisation partagée d'un véhicule.

Volant

La direction assistée permet de réduire l'effort de conduite. Pour s'adapter aux différentes morphologies des conducteurs, la hauteur et la distance du volant doivent être ajustables, mais de façon à ne pas nuire à la vision du tableau de bord. La colonne de direction doit pouvoir se rétracter en cas d'impact pour limiter les risques de blessures.

Pédales et levier de vitesses

Le véhicule se conduit avec des chaussures adaptées à la dimension et à l'espacement des pédales, souvent standard. Le levier de vitesses est positionné de façon à être actionné aisément.



DEGRÉS D'AUTONOMIE DU VÉHICULE À CONDUITE DÉLÉGUÉE (ADAPTÉS DE LA SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS [SAE])			
Véhicules déjà disponibles	0	Aucune automatisation: L'ensemble de la conduite est assurée par le conducteur.	 yeux ouverts mains sur le volant
	1	Assistance à la conduite: Une fonction assure le contrôle de la direction du véhicule ou de l'accélération/décélération.	 yeux ouverts mains sur le volant
	2	Automatisation partielle: Une ou plusieurs fonctions assurent le contrôle de la direction du véhicule ou de l'accélération/décélération mais le conducteur exécute les tâches dynamiques de conduite.	 yeux ouverts une main sur le volant
Véhicules du futur	3	Automatisation conditionnelle: Le système de conduite automatisé accomplit l'ensemble des tâches de la conduite selon les circonstances et les réseaux circulés et le conducteur doit être disponible pour intervenir en cas de besoin.	 yeux temporairement fermés
	4	Automatisation élevée: Le système de conduite automatisé accomplit l'ensemble des tâches de la conduite selon les circonstances et les réseaux circulés même si le conducteur n'est pas disponible pour intervenir et conduire au besoin.	 yeux fermés mains libres
	5	Automatisation complète: Le système de conduite automatisé accomplit la totalité de la conduite dans toutes les circonstances sans la nécessité de l'intervention du conducteur.	 yeux fermés mains libres

↑ TABLEAU 1
Classification
des véhicules
autonomes.

Un véhicule équipé d'une boîte automatique peut permettre de limiter les sollicitations répétées des membres supérieurs et inférieurs, et ajouter un confort en limitant les à-coups dans la conduite.

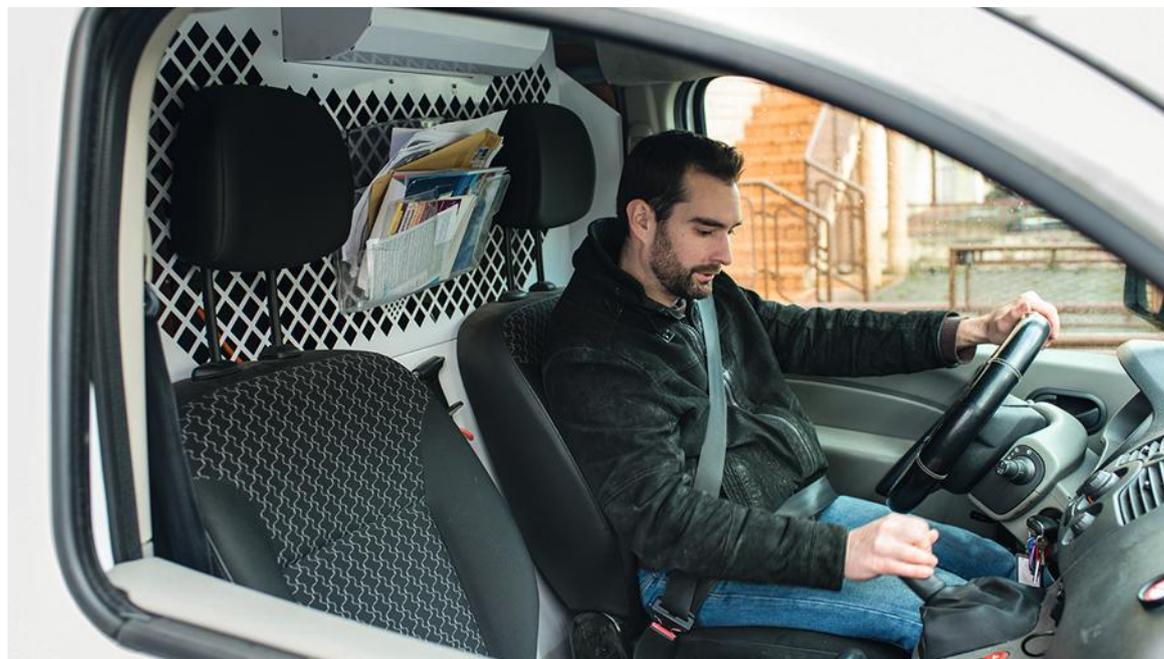
Coffre

Le coffre peut être un élément clé lors du choix d'un véhicule professionnel. En effet, en fonction de la nature du chargement, il convient d'être attentif aux caractéristiques suivantes:

- la taille du coffre doit être adaptée aux caractéristiques du chargement (taille, volume, forme, ...);

- le fond du coffre doit permettre la prise ou la dépose de charges sans entraîner de postures contraignantes (se pencher, se plier);
- le bord du coffre doit faciliter les manipulations en permettant de faire glisser la charge sur le plancher;
- le coffre doit être équipé de moyens permettant de stabiliser le chargement (filets, points d'ancrage, courroie,...) afin d'éviter que le matériel entre dans l'habitacle en cas de collision. À noter que lorsque la banquette arrière est équipée de sièges rabattables, ceux-ci sont moins résistants que des sièges

Le véhicule est équipé d'une grille séparant le coffre du poste de conduite, pour éviter tout risque de projection du chargement à l'avant du véhicule.



© Grégoire Maisonneuve pour l'INRS/2017

fixes pour retenir le chargement du coffre en cas de forte collision frontale;

- les possibilités d'ouverture: assistée, partielle (uniquement lunette arrière par exemple).

Confort de l'habitacle

Pour assurer un confort optimal, quelles que soient les conditions de circulation, il convient de s'assurer que le véhicule retenu permette:

- une bonne régulation de la température et de l'humidité (chauffage, ventilation et climatisation) afin de garantir un confort, en hiver comme en été, et de maintenir une bonne visibilité en évitant que les vitres ne s'embuent ou se couvrent de givre;
- une diffusion maîtrisée de la chaleur par des matériaux absorbants, non réfléchissants, de couleur claire;
- une insonorisation suffisante permettant de réduire les nuisances liées au bruit et le stress associé.

Par ailleurs, les suspensions du véhicule doivent permettre de réduire les vibrations transmises à l'ensemble du corps.

Autres préconisations en matière de prévention

Au-delà du choix d'un véhicule adapté à l'activité et au conducteur, la démarche de prévention des risques liés à la conduite d'un véhicule passe par:

- L'organisation du travail:
 - limiter le nombre des clients à visiter dans une journée de travail; limiter les distances à parcourir;
 - regrouper les rendez-vous par zone géographique;
 - permettre aux conducteurs de réaliser ses tâches administratives en dehors de son véhicule.
- L'organisation des déplacements:
 - si le déplacement en véhicule est indispensable, il convient de le préparer en amont, en prenant en compte l'état du trafic, les conditions météorologiques, le choix de l'itinéraire en fonction des points d'arrêt et des horaires à respecter;
 - des temps de pause doivent être respectés. Ils permettent de réduire la charge attentionnelle et posturale, mais aussi d'organiser les communications téléphoniques à l'arrêt.
- L'organisation de la maintenance régulière des véhicules: une personne référente ayant les compétences nécessaires est désignée pour assurer la planification et le suivi des entretiens par un carnet de suivi affecté à chaque véhicule.
- La formation à l'utilisation du véhicule: comme pour tout outil, l'employeur a l'obligation d'assurer l'information et la formation des salariés sur les modalités d'utilisation du véhicule qui leur est attribué (au-delà du permis de conduire).

Dans les années à venir, le développement technologique et la démocratisation des véhicules autonomes (Cf. *Tableau 1*) remettra peut-être en cause

les éléments présentés dans cet article. Le salarié utilisateur d'un véhicule de ce type n'aurait plus à être concentré uniquement sur l'acte de conduite, mais pourrait en parallèle effectuer des tâches de bureautique, des réunions de travail, des conférences téléphoniques... Le véhicule est aujourd'hui un outil de travail, deviendra-t-il demain un lieu de travail? ●

POUR EN SAVOIR +

De nombreux dossiers et documents publiés par l'INRS peuvent compléter utilement ces informations, notamment sur les sites de l'INRS (www.inrs.fr) et de ses revues (Travail & sécurité, Hygiène et sécurité du travail, Références en santé au travail). Voir en particulier:

- Dossiers Web INRS « Risques liés aux déplacements » et « Risques routiers ». Accessibles sur: www.inrs.fr/risques/deplacements/ce-qu-il-faut-retenir.html; www.inrs.fr/risques/routiers/ce-qu-il-faut-retenir.html.
- Dossier: Le risque routier au travail. *Travail et sécurité*, avril 2020, n° 815, pp. 12-24. Accessible sur: www.travail-et-securite.fr
- Dossier: Maintenir la vigilance au volant: un enjeu vital. *Hygiène et sécurité du travail*, septembre 2016, 244, DO 14, pp. 22-46. Accessible sur: www.hst.fr
- Dossiers Web INRS « Bruit », « Vibrations » et « Rayonnements optiques ». Accessibles sur: www.inrs.fr/risques/bruit/ce-qu-il-faut-retenir.html; www.inrs.fr/risques/vibrations/ce-qu-il-faut-retenir.html; www.inrs.fr/risques/rayonnements-optiques/ce-qu-il-faut-retenir.html
- Dossiers Web INRS « Travail à la chaleur » et « Travail au froid ». Accessibles sur: www.inrs.fr/risques/environnements-specifiques-de-travail/ce-qu-il-faut-retenir.html
- Dossier « Ambiances thermiques »: voir dans ce même n° pp. 36-66 et sur: www.inrs.fr
- Fiches toxicologiques de l'INRS. Accessibles sur: www.inrs.fr/publications/bdd/fichetox.html
- Fiche CMB-Santé – Conduire au travail: comment bien choisir un véhicule d'entreprise pour protéger la santé de vos salariés? Accessible sur: www.cmb-sante.fr/_upload/ressources/06espace_pratique/062prevention_pratique/cmb_fichepreventionemployeurs_tms_choixvehicule.pdf
- Fiches d'information du CCHST (Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail): Conduire et l'ergonomie. Accessibles sur: www.cchst.ca/oshanswers/ergonomics/driving.html?&wbdisable=true (en français).



ANNEXE

Prévention des principaux risques (autres que l'accident de la route) liés à la conduite de véhicule

RISQUE	SOURCES D'EXPOSITION POTENTIELLE	EXEMPLES DE MESURES DE PRÉVENTION
Vibrations	Conduite sur chaussée déformée. Conduite sur chantiers.	Suspension renforcée. Siège anti-vibratile. Siège réglable.
Bruit	Conduite fenêtre ouverte. Chargement bruyant.	Climatisation. Cloison de séparation pleine. Calage et arrimage des charges.
Risques chimiques	Pollution urbaine. Gaz d'échappement. Émanations, vapeurs, fuites provenant du chargement.	Filtre spécifique sur l'alimentation d'air Cloison de séparation pleine entre l'habitacle et le chargement Ventilation de la zone de chargement. Conditionnement hermétique du chargement.
Gestes répétitifs	Embrayage/débrayage, changement de vitesse en circulation urbaine.	Boîte de vitesse automatique.
Position statique prolongée et comportement sédentaire induit	Longs trajets. Attentes prolongées.	Pauses dynamiques. Organisation des tournées et/ou déplacements.
Stress	Contraintes horaires de livraison ou de rendez-vous. Densité du trafic ou conditions de conduite dégradées (pluie, brouillard, chaussée glissante, véhicule en mauvais état...).	Organisation du travail. Optimisation de la répartition des tournées. Mise en place d'un filtre entre le client et le conducteur (dispatch, hotline). Préparation des déplacements, en prenant en compte l'état du trafic et les conditions météorologiques. Choix de l'itinéraire.
Chaleur	Conduite par temps chaud/soleil l'été.	Climatisation. Mise à disposition de boissons fraîches.

→ L'ensemble des préconisations concernant les véhicules peuvent être retrouvées sur le site Internet de l'INRS: dossiers « Risques routiers » et « Risques liés au déplacements professionnels » (www.inrs.fr).