

# « Prévenir le risque routier encouru par les salariés : pas seulement un problème d'aptitude »

Actes du Symposium INRS, CNAMTS et CRAM d'Aquitaine  
Congrès de Médecine et santé au travail, Bordeaux, 9 juin 2004

*Ce symposium, organisé par l'INRS, Institut national de recherche et de sécurité, en partenariat avec la CRAM, Caisse régionale d'assurance maladie, d'Aquitaine et la CNAMTS, Caisse nationale de l'Assurance maladie des travailleurs salariés, pendant le congrès de Médecine et santé au travail de Bordeaux, a permis d'échanger sur les modalités d'implication des services de santé au travail dans l'évaluation et la prévention du risque routier. P. Guenoun, du département Formation à l'INRS, Centre de Paris, a animé les débats.*

## Introduction

**J.-L. Marié, Directeur général de l'INRS**

« Les accidents routiers du travail, qu'ils soient de mission ou de trajet, sont responsables aujourd'hui de 60 % des morts au travail par accident et de 20 % des accidents avec incapacité permanente. C'est la principale cause des décès par accident en milieu professionnel, mais aussi des blessés graves. Or, souvent, conduire n'est pas perçu comme un acte de travail, que ce soit par le salarié en mission sur la route, qui a tendance à oublier qu'il est au travail, ou par l'employeur qui oublie que dans ce cadre, il est encore et toujours responsable de la sécurité de ses salariés. Conduire, dans de nombreuses circonstances, est pourtant bien un acte de travail et, ce, pas seulement pour les chauffeurs poids-lourds. Des professions aussi diverses que chefs de chantiers du bâtiment et des travaux publics, visiteurs médicaux, commerciaux, techniciens de maintenance et bien d'autres, ont en commun de se déplacer beaucoup alors que le cœur de leur métier n'est pas la conduite. D'autres professions comme celles de coursiers urbains, conducteurs livreurs, transports légers ont la conduite au cœur de leur métier sans que pour autant ils aient une culture identique à celle des conducteurs de poids-lourds. La conduite est donc un risque professionnel dans de nombreux cas, et ce risque doit être évalué au même titre que les autres, notamment dans le cadre du document unique.

Quelques statistiques soulignent l'importance de ce risque en milieu professionnel. Certaines professions ont

pu être identifiées comme étant très à risque ; les conducteurs routiers, déjà signalés représentent 369 morts entre 1990 et 1993, les chefs d'entreprise et les cadres 115 tués sur la même période. L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) a étudié le lien avec le travail et les accidents identifiés en 1997 dans la base de données des « Bulletins d'analyses d'accidents corporels ». Près de 29 % des accidents ont été des accidents du travail dont près de 10 % des accidents en mission. Ce taux de 29 % peut même atteindre 41 % pour la tranche d'âge entre 45 et 49 ans. Les conducteurs professionnels, dans près de 70 % des cas, sont accidentés lors du travail dont plus de trois quarts lors de missions. Près de la moitié des accidents de voiture des cadres supérieurs, professions libérales, chefs d'entreprises sont des accidents du travail dont la moitié en mission. Un peu moins de la moitié des accidents de voiture pour les employés sont aussi des accidents de travail, avec une proportion, ce qui paraît logique, un peu plus faible d'accidents lors des missions.

Face à ces constats, il a semblé à l'INRS, en concertation avec la CNAMTS et la CRAM d'Aquitaine que les services de santé au travail avaient à jouer un rôle majeur, d'une part pour sensibiliser les entreprises à ce risque mais aussi pour les aider à l'évaluer et à le réduire. L'objectif de ce symposium est de montrer que l'accident routier lors du travail n'est ni une fatalité, ni uniquement le fait du conducteur, mais qu'un certain nombre de facteurs techniques et organisationnels interviennent. Son objectif est également de montrer que le risque routier est le terrain d'actions de plusieurs acteurs, comme il est prévu d'en débattre lors de la table

E. DURAND  
ET D. LAFON

Département Etudes  
et assistance  
médicales, INRS,  
Centre de Paris.

 inrs

Documents  
pour le Médecin  
du Travail  
N° 99  
3<sup>e</sup> trimestre 2004

393

ronde. La présence de R. Heitz, délégué interministériel à la Sécurité routière, et celle de G. Evrard, directeur des Risques professionnels à la CNAMTS, soulignent l'importance de ce débat et l'attente des Pouvoirs publics et de la branche Accidents du travail-Maladies professionnelles (AT-MP) vis-à-vis notamment de la médecine du travail. R. Heitz nous parlera des partenariats initiés par la sécurité routière entre les différents acteurs économiques, les entreprises, les organisations professionnelles représentatives, la Direction des Risques professionnels et également le partenariat entre la branche Accidents du travail-Maladies professionnelles et la délégation interministérielle.

Un sujet préoccupe particulièrement les médecins depuis quelques mois, celui de l'aptitude médicale à la conduite, qu'elle soit professionnelle ou non. Ce thème ne sera pas abordé lors de ce symposium, le professeur A. Dômont, professeur de médecine du travail et le docteur V. Wehbi, médecin inspecteur national des Transports présenteront vendredi 11 juin les avancées et l'état actuel des discussions sur ce thème tout à fait d'importance.

Le sujet de ce symposium est l'évaluation du risque routier et sa gestion par l'entreprise. Cette démarche sera illustrée par l'expérience menée en collaboration avec la CRAM d'Aquitaine par P. Moutier, directeur de la Compagnie du biscuit et le docteur P. Pierre, médecin du travail. Cette présentation mettra en évidence qu'une volonté forte pour faire avancer les choses dans ce domaine est plus utile que des moyens financiers importants. D. Lafon de l'INRS présentera ensuite les grands principes d'évaluation et de gestion de ces risques ; leur application dans les grandes entreprises mais aussi dans les petites et dans les moyennes. Un débat sera lancé avec la salle, débat qui montrera les différentes démarches initiées dans diverses structures et la nécessité d'une coopération entre les différents acteurs. Enfin, G. Evrard, directeur des Risques professionnels, conclura ce symposium /.../ . »

## Partenariats avec les différents acteurs économiques

### **R. Heitz, Délégué interministériel à la Sécurité routière**

« C'est la première fois que je m'adresse à des médecins du travail et c'est donc pour moi, à la fois un plaisir, un honneur et j'y vois un intérêt tout à fait particulier.

Comme l'a rappelé le directeur général de l'INRS, c'est bien la première cause d'accidents mortels au travail à laquelle nous nous intéressons aujourd'hui : 60 %

des accidents mortels enregistrés lors des missions professionnelles ou à l'occasion des trajets entre le domicile et le lieu de travail. C'est donc un sujet très lourd pour la sécurité routière. Je rappelle quand même les chiffres bruts annuels : 803 décès, 254 en mission soit 37 % et 549 en trajet soit 63 %. Ce sont des chiffres de 2002 et les chiffres de 2003, que nous sommes en train d'analyser, font apparaître la même importance des accidents mortels dus à la circulation dans les accidents mortels du travail. Je parle là du risque qui concerne les salariés, mais cette part du risque routier est également, malheureusement la même pour les travailleurs qui ne dépendent pas du régime général : Fonction publique, régimes spéciaux, travailleurs agricoles indépendants. C'est bien le premier risque et aujourd'hui, il y a une véritable prise de conscience.

Quelques exemples : pour les gendarmes, actuellement, le premier risque de mort est le risque sur la route, pour les policiers également ; pour les militaires, en temps de paix, le risque routier apparaît aujourd'hui comme tout à fait prédominant dans des causes de décès en service. Aujourd'hui, 15 % des tués dans les accidents de la circulation le sont à l'occasion d'un déplacement professionnel. Il y a là un motif à cette préoccupation et une vraie raison d'agir. C'est ce qui a conduit le gouvernement à retenir le risque routier en entreprise comme un chantier important pour 2004, un chantier prioritaire avec les autres chantiers prioritaires que sont les jeunes et l'action sur les deux roues motorisées.

La prise en compte du risque routier est donc présente, actuellement, bien qu'elle ait déjà quelques années. Un bref historique : il y eut tout d'abord les propositions de J. Verre, chef d'entreprise, dans son rapport remis en juin 1997 sur la formation des usagers de la route et des conducteurs puis dans un second rapport « sécurité routière et entreprise » en 1998 ; il y eut ensuite le groupe constitué et animé par S. Saadia, inspecteur général du travail et de la main-d'œuvre des Transports, avec la CNAMTS en 2001. Tout cela a abouti à des propositions en 2002. Il faut également citer la convention conclue entre la CNAMTS et la Direction de la Sécurité routière en décembre 1999 instaurant un véritable partenariat institutionnel avec la création d'un comité de pilotage national pour la prévention du risque routier encouru par les salariés. Ce comité de pilotage a vu le jour en avril 2001 et est présidé par G. Evrard, Directeur des Risques professionnels à la CNAMTS. Ce comité a plusieurs missions : assurer la mise en œuvre des orientations définies en commun, proposer des plans ou bien des méthodes d'actions, suivre les actions qui en découlent, les évaluer et assurer un rôle de diffusion de l'information auprès des différents partenaires concernés. Ce comité de pilotage a d'ailleurs validé les axes de travail concrets qui ont été définis dans un code de bonne pratique. Ce code de bonne pratique reprend différents points dont

la mise à disposition d'outils, de guide d'évaluation, l'organisation de la mobilité dans l'entreprise. Il aborde la question de savoir comment éviter ou réduire tout au moins le risque routier et le sujet plus pratique de l'équipement des véhicules : par exemple, la mise en place d'un dispositif d'aide au respect des règles du Code de la route notamment les limiteurs de vitesse. Il apporte également des informations pour les acteurs de la formation professionnelle des salariés, par exemple des conducteurs de véhicules utilitaires. Enfin, le rôle moteur devant être joué par les CHSCT, dans lesquels les médecins du travail interviennent, est souligné.

Les orientations de ce comité de pilotage, conduit avec la CNAMTS, ont été validées par le gouvernement et se retrouvent dans le cadre de chartes signées avec les grandes entreprises, signées par la Direction de la Sécurité routière et également par la CNAMTS. Ces chartes peuvent aussi être signées au niveau local.

Le rôle de la médecine du travail dans la prévention du risque routier encouru par les salariés au sein de leur entreprise est assez nouveau, mais il est tout à fait essentiel et primordial. Le médecin du travail a naturellement vocation par ses compétences, par ses missions à être un partenaire vraiment important dans cette démarche de prévention du risque routier. Il a un rôle tout d'abord vis-à-vis du chef d'entreprise, du chef d'établissement. En effet, cette politique de prise en compte du risque routier doit être portée par la hiérarchie, par le chef d'entreprise, par le chef d'établissement. La véritable explication des résultats positifs de cette politique se trouve dans la prise en compte politique de la sécurité routière. C'est lorsque le président de la République a décidé d'en faire un des grands sujets de son quinquennat, lorsqu'il a décidé de donner des signes tangibles à l'opinion sur ce sujet en refusant par exemple d'amnistier des infractions à la circulation routière dans le cadre de la loi d'amnistie de juillet 2002, c'est lorsque, par exemple, le ministre chargé de l'Intérieur a décidé de mettre un terme à la pratique des indulgences que les choses ont pu évoluer. C'est la même chose en entreprise. Il faut que le sujet de la prévention du risque routier soit porté par le chef d'entreprise, soit porté par le patronat et je sais que les expériences qui vont être présentées au cours de ce symposium montrent bien que l'engagement du chef d'entreprise est tout à fait primordial. C'est aussi le rôle du médecin du travail qui, par un contact direct, peut sensibiliser directement le chef d'entreprise et peut aborder avec lui notamment les problématiques spécifiques du trajet domicile-travail.

Le chef d'entreprise, le chef d'établissement peut aussi agir par l'intermédiaire du CHSCT, en soulignant et en insistant sur les problèmes directement liés à la circulation et au mode de déplacement des salariés. Le médecin du travail peut et doit aussi participer, direc-

tement à la mise en place du PPRR (Plan prévention du risque routier) dans l'entreprise en apportant ses connaissances des causes de dysfonctionnement, des causes d'accidents. Il peut ainsi aider le chef d'entreprise à faire passer le message sur l'alcool, sur la drogue, sur l'usage du téléphone portable et sur un certain nombre d'autres sujets. Il peut donc être un acteur de ce plan de prévention du risque routier, et proposer son expertise sur des thèmes spécifiques. Le médecin du travail peut agir également, vis-à-vis des salariés, vis-à-vis des représentants des salariés, en participant à la formation, à la sensibilisation des membres du CHSCT. Il peut aussi sensibiliser le personnel à l'occasion des visites médicales. Les occasions sont nombreuses et variées, visite d'embauche, visite de reprise après un accident, après une maladie lorsque cette dernière peut avoir un impact sur la conduite. Dans ces différentes occasions, le médecin du travail peut sensibiliser les salariés au risque encouru en voiture ou dans un autre véhicule. Cela suppose une évolution forte des pratiques. Il ne faut plus fermer les yeux sur un certain nombre de sujets. Il faut aborder les thèmes qui sont des thèmes difficiles : l'alcool, la drogue. Ce sont des sujets qui touchent l'entreprise, et le médecin du travail se trouve parfois démuné par rapport à ces problématiques. Il faut une prise en compte globale dans l'entreprise et une action déterminée du médecin du travail pour ne plus considérer la voiture comme une sorte de « bulle privée » dans laquelle le salarié n'est pas vraiment dans le cadre professionnel. Les accidents de trajets sont bien des accidents du travail. Il faut donc éviter coûte que coûte de créer cette zone un peu floue et poser les choses clairement. Lorsqu'il est dans son véhicule, le salarié est dans le cadre professionnel. Il encourt un risque important, c'est le premier risque et il faut donc en parler.

Je suis donc à votre disposition pour un débat et des échanges. C'est un sujet assez nouveau, difficile à aborder. En guise de conclusion, je voudrais dire qu'en touchant un salarié, on touche aussi le citoyen. Et notre objectif, aujourd'hui, est de développer une vraie culture de sécurité routière. Et les choses à cet égard-là ne se partagent pas, les recommandations, les conseils, tous les messages qui sont passés au salarié le sont aussi au citoyen qui, lui-même après, dans son cercle proche, diffusera les notions de sécurité routière, ses grands acquis et c'est la raison pour laquelle en touchant le salarié, je sais que vous ferez œuvre utile pour la sécurité routière de manière générale, parce que c'est bien sur l'évolution du comportement général que nous souhaitons agir. Je n'ai pas parlé d'aptitude médicale à la conduite, c'est un sujet sur lequel nous travaillons aujourd'hui beaucoup. Il y a eu des réflexions, il y a eu des propositions ; on a vu très vite des réactions très sensibles, notamment dans la classe des conducteurs les plus âgés qui y ont vu un risque en

terme de perte d'autonomie, de perte d'indépendance. Nous souhaitons aborder ce sujet avec pragmatisme et avec le souci de ne pas stigmatiser telle ou telle classe de population. Nous avons également le souci de mettre en place un dispositif proportionné. En effet, avant de soumettre l'ensemble des conducteurs, plus de 30 millions, à des examens, à un contrôle avec des conséquences sur le permis de conduire, nous voulons être sûrs que ce dispositif est utile, adapté, proportionné et qu'il atteindra les objectifs que nous avons fixés, objectifs qui sont d'écartier de la circulation automobile les personnes qui présentent des incompatibilités. C'est un sujet difficile parce que des notions importantes comme celle du secret professionnel et du secret partagé sont concernées. Le dispositif mis en place doit donc être adapté et fiable. »

## Questions du public

### **Un congressiste**

« Je suis président d'un service de santé au travail. En début d'année, j'ai demandé aux médecins de notre service de se pencher sur la question de la place de l'automobile dans l'entreprise. Jusqu'à présent en matière de transport routier, nous avons fait des efforts importants, parce qu'il concerne l'utilisation du véhicule comme moyen de travail. Un certain nombre de textes concernant la formation et la sensibilisation du chef d'entreprise ont été votés. Je pense qu'il y a actuellement des aspects qui mériteraient une approche plus précise. Tout d'abord le développement des petits transporteurs de petits colis et autres. Il semblerait que le temps de déplacement ait du mal à s'intégrer comme un élément dans l'organisation du travail.

Est-ce que dans ce cadre, la mission interministérielle envisage éventuellement de procéder à des analyses en vue de pousser à initier la modification de la réglementation du travail ?

La deuxième question concerne les utilisateurs habituels de leur véhicule. Est-ce qu'une démarche particulière est envisagée de façon à sensibiliser les chefs d'entreprises à la question de l'utilisation du véhicule, notamment à prendre en compte les temps de trajet dans l'organisation ? »

### **R. Heitz**

« Actuellement, une réflexion est menée concernant les véhicules utilitaires légers, c'est-à-dire les 3,5 tonnes - 12 tonnes au niveau européen. Il n'y a pas de perspective de texte à court terme. En revanche, il y a aujourd'hui un travail sur la question de la vitesse parce qu'une directive doit être transposée à ce sujet. Des initiatives seront prises dans ce sens. C'est donc une pré-

occupation parce qu'il peut y avoir des pratiques de report vers des camions plus importants, pour échapper à la réglementation sociale sur le temps de trajet. Nous sommes très vigilants et pas les seuls à l'être, la réflexion est européenne sur ce point-là.

Votre deuxième question est au sujet de l'intégration du temps de trajet dans le temps de travail. C'est une question qui dépasse largement la délégation de la Sécurité routière et qui concerne d'autres départements ministériels. »

### **F. Carret, médecin du travail**

« Au sujet de l'aptitude médicale à la conduite dont on se préoccupe tant, et qui est fort intéressante : dans de nombreuses activités professionnelles, on est amené à utiliser un véhicule. Pourquoi un tel retard dans la mise en place de la visite médicale d'aptitude à la conduite ? »

### **R. Heitz**

« L'analyse multifactorielle est privilégiée et lorsque nous agissons dans le domaine de la sécurité routière, nous agissons toujours sur le triptyque, conducteur (du point de vue comportemental), véhicule et infrastructure. Nous sommes en permanence sur ces différents facteurs et c'est assez complexe. Il faut savoir qu'en matière d'accidentologie, une très grande part de responsabilité peut être attribuée au comportement. Le véhicule et l'infrastructure ont également leur part de responsabilité avec souvent des causalités et des interactions assez compliquées. En matière de véhicule, de nombreux progrès ont été faits, notamment sur la sécurité passive. En effet, les ceintures de sécurité, les airbags etc., permettent d'éviter des accidents corporels. C'est ce qui fait qu'en 30 ans avec un trafic multiplié par 3, on a réussi à diviser le nombre d'accidents par 3. Ce qui veut dire aujourd'hui, par rapport à il y a 30 ans que le risque d'être tué sur la route a été divisé par 10.

L'aptitude médicale à la conduite est un problème de société et, avant de mettre en place des dispositifs longs, compliqués, il faut d'une part s'assurer de l'acceptabilité sociale et d'autre part, d'une mobilisation du corps médical. Or, aujourd'hui, ces questions là ne font pas encore l'objet d'une unanimité. Nous sommes également très attentifs à ce qui se passe dans certains pays européens qui pratiquent le contrôle médical. Toutes les expériences ne sont pas très concluantes et très positives. Certains pays ne communiquent pas de résultat sur le sujet et on n'arrive pas à savoir quel pays met en place quel système. Connaître précisément les conséquences du contrôle d'aptitude médicale sur le permis de conduire est déjà assez difficile, c'est encore plus difficile lorsque l'on demande à nos voisins européens de nous dire quel a été le nombre d'invalidation du permis de conduire après les contrôles effectués.

Pour revenir sur ce sujet, les débats se sont polarisés ces derniers mois sur les personnes âgées et ont provoqué une certaine appréhension, les personnes âgées pensant qu'on allait leur demander de repasser leur permis de conduire pour certaines d'entre-elles. Notons quand même, qu'en matière d'accidentologie, les personnes âgées ne sont pas sur-représentées. Bien sûr, elles représentent un risque particulier mais toutes les études mettent également en évidence chez les personnes âgées une surcompensation, notamment par une conduite extrêmement prudente avec des vitesses très basses. Certains pensent que des vitesses très basses provoquent des accidents, c'est une idée toute faite et préconçue parce que les personnes âgées, en roulant doucement et en roulant prudemment, évitent bon nombre d'accident. Il faut donc rester vigilant sur le sujet et avoir une approche pragmatique et prudente de la question. Toutefois, le sujet n'est pas abandonné et il n'y a pas de recul sur ce terrain-là. »

#### **E. Lamy, médecin du travail**

« Je crois qu'on peut difficilement parler du risque routier, sans parler du développement des transports en communs. Beaucoup de salariés seraient très favorables aux transports en communs. Mais c'est lourd et contraignant si bien que souvent, ils y renoncent mais c'est une piste de réflexion dans laquelle il faudrait s'engager. »

#### **R. Heitz**

« Vous avez tout à fait raison, je rejoins tout à fait votre souhait, mais c'est un sujet qui, là aussi, est complexe et qui dépend beaucoup des collectivités locales. Si l'État peut encourager les actions dans cette voie, l'État ne peut pas tout faire. »

#### **Un congressiste**

« Qu'en est-il des entreprises qui emploient des coursiers qui sont toute la journée sur des deux roues ? Où en est la réflexion ? »

#### **R. Heitz**

« C'est un sujet très complexe, qui passe aussi par une politique de contrôle des forces de l'ordre parce que, très souvent, on observe des comportements inadaptés sur la voie publique, des vitesses excessives, des feux rouges grillés... Je pense notamment à ces livreurs de plis mais aussi aux livreurs de pizza et autres conducteurs de scooters qui souvent se comportent très mal. La première réponse réside dans des actions pour modifier le comportement et un contrôle des forces de l'ordre. Il s'agit souvent de très petites entreprises et on est un peu démuni pour les toucher. Je n'ai pas de réponse très concrète à vous apporter sur le sujet. Cependant, c'est une préoccupation et il me semble que la solution réside dans l'application d'une politique de contrôles et de sanctions efficaces des forces de l'ordre. »

## L'approche du risque routier dans une PME

#### **P. Pierre, médecin du travail**

« Il m'a été demandé d'exposer la synthèse d'une action menée pour réduire le risque routier dans une entreprise de fabrication de biscuits, implantée sur deux sites avec un effectif de 208 salariés.

Pour débiter, un petit historique : 25 janvier 1994, une salariée âgée de 48 ans termine son travail à 14 heures. Elle utilise son automobile pour rentrer chez elle. Elle meurt 30 minutes plus tard d'un accident de trajet, elle était mariée et mère de 4 enfants. En avril 1994, un document intitulé « formation à la conduite en sécurité d'un véhicule à risque » est édité et diffusé par la CRAM d'Aquitaine. En janvier 1996, un ingénieur-conseil à la CRAM d'Aquitaine expose à la Société de médecine du travail d'Aquitaine le risque professionnel routier. En 2002, le bilan national dénombre 803 salariés décédés par accident de la route véhicule, soit plus de 2 morts par jour. C'est la première cause de mortalité au travail. Cela représente 61 % des accidents routiers au travail.

L'article L. 241-41 du Code du travail stipule que le médecin du travail doit conseiller le chef d'entreprise, les salariés, les représentants du personnel, les services sociaux en ce qui concerne notamment la protection des salariés contre les risques d'accidents du travail. Pour la prévention et l'éducation sanitaire dans le cadre de l'établissement, en rapport avec l'activité professionnelle, le médecin du travail conduit des actions sur les lieux de travail, il procède à des examens médicaux.

Lors de ces examens médicaux, le médecin du travail doit d'abord écouter le salarié, c'est évident. Plusieurs questions sont abordées sur le travail réel, sur les horaires de travail, sur la géographie des déplacements, sur les trajets, les missions, le nombre de nuits d'hôtel par semaine, le nombre de kilomètres parcourus par an, le type de véhicule utilisé. Sont également abordés la consommation d'alcool, la consommation de drogue, de cannabis, surtout chez les moins de 30 ans associée ou non à l'alcool et l'endormissement au volant. Le médecin du travail a le devoir d'informer sur le risque routier, donc de parler au salarié des statistiques des premières causes de décès en accidents du travail. Il devra donner des exemples de situations ou de consommations qui favorisent l'hypovigilance. Un des rôles du médecin du travail va être de réfléchir avec le salarié sur l'organisation du travail en calculant son emploi du temps avec réalisme. Il va l'inciter à optimiser ses déplacements, à respecter le Code de la route qui prévoit une pause de 10 minutes après 2 heures de conduite, à utiliser les limiteurs, à tenir compte des conditions météorologiques, et à choisir de préférence

les autoroutes, en favorisant le co-voiturage. Enfin, il va lui dire, ce qui n'est peut être pas tout à fait intégré dans la société actuelle, que conduire et téléphoner est incompatible avec une conduite en toute sécurité, même avec un portable main-libre. Enfin, lors de cette consultation, il va inciter le salarié à s'inscrire à un stage de formation à la conduite en sécurité.

Le médecin du travail a des contacts avec l'employeur : l'évaluation des risques professionnels, prévue par le décret du 16 novembre 2001, va inclure le risque routier du salarié en mission sous la forme d'un diagnostic en amont, systématique et exhaustif, des facteurs de risques auxquels le salarié est exposé. Il suscite des actions conformes ainsi que des principes généraux de prévention. Un exemple : le médecin devra convaincre l'employeur de proposer au salarié concerné une formation à la conduite en sécurité. Ce n'est pas toujours facile dans certaines entreprises. Le CHSCT est informé. Il est associé à la méthode d'évaluation *a priori* et à la préparation du programme annuel de prévention. Le médecin du travail a des contacts avec des acteurs externes, avec la CRAM (le partenariat est efficace), avec l'inspection du travail (le médecin inspecteur du travail et de la main-d'œuvre) et la prévention routière. Cependant, il n'y a actuellement aucune synergie.

En conclusion, la diminution du risque routier nécessite absolument le concours du chef d'entreprise et du CHSCT. Cette action est réalisable, elle est simple à mettre en œuvre et elle entraîne un coût financier faible pour l'entreprise. Mais l'action du médecin du travail doit être rationnelle et patiente. »

#### **R. Peynaud, contrôleur de sécurité, CRAM d'Aquitaine**

« Le rôle de la CRAM a été simplement d'accompagner l'entreprise aux différents stades de sa réflexion et de sa démarche notamment lors de réunions de CHSCT. Le risque routier est une des priorités du service Prévention. A chaque réunion de CHSCT, j'en parle de manière un peu plus systématique, en appuyant notamment sur l'importance et la gravité de ce risque avec les incidences sur les plans financier et de la responsabilité et, surtout, en diffusant au fur à mesure les différents documents de l'INRS, de la CNAMTS et de la CRAM. Sur le stand de la CRAM, une trentaine de documents et de CD-Rom sont à votre disposition. J'insisterais surtout sur le long processus de prise de conscience de l'importance de ce risque, car s'il y a bien un domaine où on ne peut rien imposer, c'est bien celui là. La conviction profonde et l'implication forte du CHSCT et surtout de son président sont des leviers essentiels pour un bon démarrage de cette démarche de prévention du risque routier. Celui qui peut en parler le mieux est Monsieur Moutier, qui a d'ailleurs participé au point rencontre de la CRAM d'Aquitaine. »

#### **P. Moutier, Directeur de la Compagnie du Biscuit**

« Je suis responsable de la Compagnie du Biscuit. Cette entreprise comporte deux sites de production, éloignés de presque 500 km ; le siège social se trouve à Pessac et les équipes peuvent se rendre sur les deux sites. A Pessac, 30 personnes travaillent au siège, 190 personnes en production. Tout ça doit fonctionner au quotidien et les échanges entre les deux sites sont importants. Les facteurs déclenchants qui m'ont amené à rentrer dans cette démarche ont été la présence d'un CHSCT très actif et très motivé et un accompagnement très important du médecin du travail et du contrôleur de la CRAM. C'est un avantage pour nous, responsables d'entreprise. Sans cet accompagnement, les choses auraient été beaucoup plus difficiles. Il y a effectivement, comme l'a dit le docteur P. Pierre, un historique douloureux en 1994 avec cet accident de trajet mortel, et puis en 2001 quand je suis arrivé, nous avons évidemment démarré l'analyse des risques. A la suite du décret de novembre 2001, quand la liste des risques a été étudiée, on s'est rendu compte que la prise en compte des risques dans l'entreprise était relativement aisée. En revanche, la prise en compte des risques en dehors de l'entreprise est difficile.

Ce risque domicile-trajet ou domicile-mission est quelque chose de très compliqué à appréhender. Alors, ce sujet a été évoqué au niveau du CHSCT, c'était l'endroit où traiter le problème. Mais là, encore une fois, j'ai eu des partenaires qui étaient avec moi et qui m'ont aidé, ce qui est fondamental. À la suite des échanges en CHSCT, on a pris en compte le risque routier comme un risque à part entière. J'ai ensuite proposé une politique sécurité routière pour l'entreprise. C'est donc bien le responsable de l'entreprise qui doit s'engager dans l'action pour prendre en compte à la fois le domicile-trajet et le domicile-mission avec le CHSCT. J'ai pris la responsabilité de porter ce projet parce que c'est le rôle du chef d'entreprise. Je ne crois pas qu'on puisse aujourd'hui le déléguer à quelqu'un d'autre, c'est beaucoup trop impliquant. La démarche engagée l'a été sur les deux sites, puisque ceux-ci sont fondamentaux dans l'expérience. Il y avait tout un support à exploiter pour enquêter auprès des employés de l'entreprise : quels étaient les risques qu'ils encouraient lors de leur trajet ? Le nombre de kilomètres parcourus sur plusieurs années ? La densité du trafic ? Il fallait analyser tous ces facteurs et cela a été assez décevant au départ parce qu'on n'a pas identifié de risque à diminuer. Quelques actions ont quand même été menées autour du risque trajet. Celles-ci sont en cours : une meilleure identification des sites, le signalement de la présence du site en zone rurale, la modification des plans de circulation extérieurs au site.

Il est nécessaire d'analyser les trajets ; par exemple, pourquoi les gens ont eu un accident ? Il y en a eu 2 en 3 ans et on a essayé d'en tirer les conséquences.

Pour le risque missions, c'était finalement beaucoup plus facile parce que placé directement sous l'autorité du chef d'entreprise. Un groupe de travail a été créé et a tenté d'analyser tous les risques rencontrés pendant les missions, que ce soit entre les deux usines ou pour se rendre chez un client. Des actions ont ensuite été mises en place : une liste de toutes les personnes destinées à partir en mission a été établie et cette liste a été communiquée aux deux médecins du travail, en leur demandant d'avoir une attention particulière sur ces personnes puisqu'ils partent en mission pour l'entreprise. Ensuite, des règles ont été édictées. J'ai demandé à chaque employé partant en mission de signer un document l'engageant à suivre quelques règles très simples. Il y avait un itinéraire obligé entre les deux sites. Le meilleur moyen pour se rendre d'un site à l'autre a été recherché en privilégiant les 4 voies et toutes les zones les plus sécurisées possibles. Finalement le trajet choisi était le plus long (537 km) mais il était totalement sécurisé. L'usage du portable a également été interdit. Enfin, je leur ai demandé de respecter le Code de la route et les temps de repos. Des analyses de trajet ont également été mises en place. Pour certaines destinations, est-il nécessaire de prendre la voiture, ne peut-on pas prendre le train, l'avion... ? Pour chaque mission, a été recherché le moyen de transport le plus adapté. D'autres actions simples ont eu lieu : quand on a remplacé les voitures de fonction, les voitures avec le meilleur rapport coût-sécurité ont été privilégiées. Un système de visioconférence entre les deux sites a été installé. De cette façon, les déplacements ont été réduits pour un coût pas très important. Le co-voiturage entre les deux sites a également été privilégié.

Aujourd'hui, les démarches pour réduire le risque pendant le trajet se poursuivent. Il y aura une campagne menée auprès des employés de l'entreprise à partir de fin juin de cette année afin de les sensibiliser à l'état de leur voiture personnelle. Ce ne sera pas simple, en particulier pour trouver des partenaires. Il s'agira de faire prendre conscience aux salariés que lorsqu'on monte dans sa voiture, il faut se demander si elle est en état de rouler réellement et si tous les systèmes de sécurité sont en état. Il est nécessaire, cependant, de maintenir une pression constante de façon à ce que l'ensemble du personnel garde de bons réflexes. C'est une action dans la durée.

Pour finir, je dirais simplement que la gestion du risque dans l'entreprise prend du temps. Cela repose sur une volonté réelle du chef d'entreprise pour aboutir. Le partenariat avec le CHSCT, le médecin du travail et le contrôleur de la CRAM est également nécessaire. »

## Comment évaluer et prévenir le risque routier encouru par les salariés ?

**D. Lafon, conseiller médical en santé au travail, INRS, Centre de Paris**

« L'évaluation du risque routier en entreprise est avant tout une question de bon sens et de sensibilisation aux risques. Elle ne présente pas de difficultés techniques majeures, ne nécessite pas de moyens financiers, ni même humains, importants. La plus grosse difficulté réside dans la sensibilisation à ce risque. Il faut en effet faire comprendre aux employeurs et aux salariés :

- que conduire est bien un acte de travail ;
- que l'employeur est bien responsable de son salarié dans ce cas ;
- que le risque routier est bien la première cause de morts au travail, mais aussi d'accidents graves et invalidants.

Pour sensibiliser, employeurs, employés, CHSCT, délégués du personnel, il est possible maintenant de s'appuyer sur les deux textes (*annexes I et II*) récemment signés par les partenaires sociaux dans le cadre de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles. Le texte du 5 novembre 2003 traite des accidents de mission et celui du 28 janvier 2004 des accidents de trajet.

L'abord des accidents de trajet est sans doute le plus difficile, l'entreprise ne se sentant généralement pas impliquée ou sans moyens pour agir. Ces accidents représentent cependant 45 % des accidents mortels pris en charge par la branche AT/MP, donc financés par les entreprises.

La Commission des AT/MP demande que la prise en compte de ce risque soit inscrite dans le champ de la concertation conduite au sein des entreprises et ou des établissements par les partenaires sociaux. Elle demande aussi que ces actions soient inscrites dans le contexte local : relations avec les entreprises d'une même zone industrielle, concertation avec les collectivités locales et la Direction départementale de l'Équipement (DDE) concernées.

Une fois sensibilisée, l'entreprise doit évaluer ce risque. Pour le risque mission, il s'agit d'une démarche qui fait partie de l'évaluation des risques obligatoire et dont les résultats doivent s'intégrer dans le document unique.

La première étape consiste à analyser les accidents de circulation du personnel, les accidents ayant entraîné des blessés mais aussi les accidents uniquement matériels, souvent révélateurs de situations à risques.

L'analyse des modes de transport des personnels est la seconde étape, à faire dans tous les cas, même si la

première étape n'a révélé aucun accident. Dans une petite entreprise la probabilité d'avoir un accident sur 2 ou 3 ans est faible. Il ne faudra donc pas s'arrêter à son absence pour agir. Il n'y aura probablement qu'un accident grave sur 10 ans dans la vie d'une PME de 20 personnes, mais pour cette personne cet accident est inadmissible.

L'analyse de ces modes de transport comportera également des données sur les temps de transport des personnels, sur l'organisation de l'entreprise notamment sur les horaires, l'obligation d'arriver à heure fixe, le réseau routier, les distances parcourues, les possibilités de transport en commun par exemple. On n'oubliera pas d'analyser le travail réalisé dans la journée par le personnel. Des activités particulièrement éprouvantes sur le plan physique mais aussi psychiques pourront entraîner des risques plus importants à la sortie.

Pour les missions, on s'attachera à définir pourquoi les gens se déplacent, comment s'organise un déplacement (avec quelle voiture, dans quels délais, quelles sont les contraintes de temps de mission, quelle est l'utilisation des téléphones portables, quelle est la politique de la maison vis-à-vis des transports en commun ?). On s'attachera toujours à déterminer tous les modes de financement des missions. Souvent, utiliser sa voiture personnelle peut être une source de profit personnel. Ces données doivent être prises en compte pour éviter des blocages de la part de certains salariés.

La Compagnie des Biscuits nous a montré déjà un certain nombre des questions à se poser. Je ne rentrerai donc pas plus dans les détails et vous renvoie pour cela au guide d'évaluation (*voir encadré*) dans lequel vous pourrez trouver toutes les questions à se poser pour faire l'état des lieux des déplacements routiers, analyser les accidents de mission et de trajet, analyser les conditions réelles de conduite et la gestion des déplacements. On y trouve notamment un exemple de questionnaire à faire remplir par tous les membres de l'entreprise. Ces démarches sont à adapter à la taille de l'entreprise et à son type, mais dans la majorité des cas elles sont simples et nécessitent peu de moyen mais, en revanche, une grande conviction et un pouvoir de persuasion.

L'évaluation des risques n'est pas une fin en soi et n'a d'intérêt que si elle débouche sur un plan d'action.

Celui-ci ne peut voir le jour et être efficace que s'il existe une volonté d'agir dans ce domaine de la part en premier lieu des employeurs, qui débloquent les moyens nécessaires, mais aussi des salariés ou de leurs représentants, qui peuvent aider à ce que cette action soit efficace.

### **Ce plan d'action peut concerner plusieurs cibles**

#### **L'organisation des déplacements**

On pourra agir sur la préparation, la planification, la gestion des déplacements ; par exemple : choix des itinéraires, horaires, logistiques, durée de conduite ; gestion des urgences, des retards, des imprévus ; relations entreprise/clients/fournisseurs (type de contrats, clauses). Mais aussi sur la réduction des déplacements : visioconférence,

choix des lieux de réunion, suppression des déplacements inutiles, choix d'autres modes de déplacement.

#### **Le perfectionnement des conducteurs**

On pourra sensibiliser le personnel par des séances d'informations sur les risques, des analyses des facteurs d'accidents, des formations intégrant une réflexion sur l'organisation des déplacements.

#### **L'état des véhicules**

Ceux de l'entreprise : mise en place de critères de sécurité dans le choix des véhicules, surveillance régulière de l'état des véhicules ; ceux du personnel par des campagnes de contrôle, des diagnostics sécurité.

#### **Les trajets domicile/travail**

On pourra agir sur les itinéraires empruntés, les relations entreprises/collectivités locales/DDE (coordination pour prévoir des interventions visant les points dangereux, réaménagement d'infrastructures, aménagement d'horaires de transports en commun) et l'aménagement d'un restaurant d'entreprise.

#### **L'accès à l'entreprise et parking**

On pourra élaborer un plan de circulation interne sécurisé, signaler les voies de circulation, réaménager les lieux de parking.

Toutes ces pistes d'action peuvent être retrouvées dans le guide d'évaluation (cf. encadré). Une nouvelle version de ce guide devrait être publiée d'ici la fin de l'année.

### **Risque routier encouru par les salariés Comprendre pour agir - Guide d'évaluation**

Les accidents routiers, de trajet et de mission sont la première cause d'accident mortel du travail.

Lorsqu'ils ne sont pas mortels, ces accidents sont souvent beaucoup plus graves que les accidents survenant dans l'entreprise. Ce risque encouru par les salariés est lié au développement considérable des déplacements routiers dans le cadre du travail.

L'accident de la route se produisant par définition hors de son enceinte, l'entreprise peut avoir le sentiment qu'elle a peu de moyens d'action pour maîtriser ce risque. Pourtant elle n'en est pas dénuée, à la condition d'aborder ce risque comme un risque professionnel. La première étape consiste à « comprendre pour agir » c'est-à-dire à repérer les facteurs de risque qui dépendent de l'activité professionnelle ; la seconde à définir les moyens de prévention adaptés.

Comprendre pour agir c'est avant tout avoir une vision d'ensemble du problème à traiter, avant de se lancer dans des actions ciblées.

Éditions INRS, réf. ED 877, 2001, 36 p.

pdf : 432 Ko, disponible sur le site de l'INRS : [www.inrs.fr](http://www.inrs.fr)





Il y a bien entendu également une action importante à mener lors des visites médicales vis-à-vis des salariés et des risques encourus par soit des états de santé déficients, soit des conduites addictives. Volontairement, cette partie ne sera pas abordée dans le cadre de ce symposium, du fait du temps imparti, mais il est clair qu'elle est aussi importante. Elle sera traitée lors de la réunion organisée par le professeur A. Dômont et le docteur V. Wehbi.

Évaluer le risque routier encouru par les salariés est donc une démarche indispensable, réalisable relativement facilement et où les services de santé au travail ont un rôle moteur à jouer pour sensibiliser, informer, initier des démarches, aider à l'analyse des risques et conseiller pour le plan d'action.»

## Table ronde « Risque routier : un terrain d'action de plusieurs acteurs » et débat avec la salle

### **P. Guenoun, chef du département Formation, INRS, Centre de Paris**

« J. Studer, vous êtes ingénieur-conseil à la CNAMTS. Précédemment, D. Lafon citait l'existence de deux textes, l'un datant de novembre 2003 qui pose un certain nombre de principes de prévention du risque routier encouru par les salariés en mission et un autre plus récent, de janvier 2004, qui parle de la prévention des risques lors des trajets. Est-ce que vous pouvez nous dire ce que ces textes apportent à la prévention du risque routier ? »

### **J. Studer, ingénieur-conseil, DRP-CNAMTS**

« On peut dire qu'il y a un avant et un après. C'est normal puisque les partenaires sociaux ont pris, entre temps, position. Tout d'abord tout le monde est d'accord : c'est un risque important. Mais nous devons signaler un certain nombre d'ambiguïtés. Ce risque intervient sur la route alors que c'est un risque professionnel, c'est assez rare. Cela signifie qu'on a à gérer un accident du travail qui intervient sur un espace public, extérieur au lieu où l'on travaille. C'est une difficulté. Les règles de gestion sociale avant ce texte sont peu précises dans ce cas. Seul existe le Code de la route, ce qui est plutôt insuffisant dans ce cadre.

On a besoin de certaines règles sociales. C'est le rôle qu'ont joué les partenaires sociaux en produisant un texte de bonnes pratiques sociales pour l'utilisation au travail d'un véhicule. Dans ce cadre, une double obligation s'impose, c'est une situation tout à fait exceptionnelle dans le cadre du travail.

Tout d'abord une obligation d'ordre public qui pèse sur le salarié qui va être regardé comme un conducteur. Il doit respecter le Code de la route et il n'est aucunement protégé par le Code du travail en cas de non-respect du premier. L'employeur doit s'assurer que le salarié pourra respecter ce Code. Par exemple, il doit s'assurer que les temps de trajets prévus soient compatibles avec le respect du Code de la route, tout comme le respect de la limitation des vitesses.

Le deuxième type d'obligation est celle de la prévention du risque routier comme risque professionnel, puisqu'il y a clairement un lien de subordination dans ce temps de travail. La prévention du risque routier comme risque professionnel est assez classique et reprend les principes généraux d'évaluation du risque de l'article L. 230-2 du Code du travail. Le véhicule doit être sûr comme moyen de transport et doit être sûr comme moyen de travail. On doit à chaque fois évaluer les risques et les substituer quand cela est possible. La première question à se poser sera donc : « *Ce déplacement en voiture est-il indispensable ? Y a-t-il d'autres moyens de transport ?* » Les itinéraires seront décidés après, ainsi que les discussions sur les risques. Il faut travailler sur la sécurité des voitures, leur type, leur entretien, sur la communication, sur la compétence du salarié en tant que conducteur. Le comportement dépend en effet de la compétence.

Je terminerais juste sur une idée fautive, qui dit que pour les coursiers ça ne se passe pas comme ça. On vient de terminer une étude sur cette profession que je n'ai pas le temps de détailler, mais les principes de prévention du risque routier peuvent tout à fait s'appliquer. »

### **P. Guenoun**

« Je vais maintenant me tourner vers le professeur R. Salmi. Vous êtes professeur de Santé publique, épidémiologiste, membre du conseil scientifique de l'INRETS. Quels sont aujourd'hui les besoins d'études scientifiques en santé au travail dans le domaine du risque routier. Et, partant de là, quelles sont les données que les services de santé au travail pourraient apporter ? »

### **R. Salmi, professeur de Santé publique (Bordeaux)**

« Comme pour toute démarche qui touche le domaine de la Santé publique, que ce soit la santé au travail ou la sécurité routière, il y a trois éléments qui doivent guider la recherche.

Premièrement, on a besoin de mieux documenter les chiffres. On commence à avoir des données de qualité, que ce soit celles qui viennent de la Sécurité routière ou de l'Assurance maladie, qui donnent à peu près une bonne idée ce qu'on appelle le numérateur en épidémiologie. Malheureusement, il nous manque encore beaucoup d'informations sur le dénominateur, c'est-à-dire sur l'exposition au risque routier. Des

efforts sont faits par tous les partenaires en la matière. Le nouvel outil, que constitue l'évaluation et l'obligation de prévention du risque, devrait permettre, par exemple, de commencer à mieux documenter la nature des trajets. Le rôle du médecin du travail est bien sûr de contribuer à cette évaluation pour les entreprises, mais aussi de réfléchir au partage d'expériences, ce qui permettrait d'avoir l'image de l'exposition au risque routier dans le cadre du travail sur le territoire français. C'est le premier aspect : documenter et apporter des informations.

Deuxième aspect : la recherche doit se concentrer sur une meilleure compréhension des causes. Au niveau local, chaque fois qu'il y a un accident du travail en rapport avec le risque routier, même si on doit espérer que ce soit le plus rare possible, celui-ci doit être analysé. Des examens de cause doivent être effectués pour tenter de mieux comprendre. C'est un besoin très important sachant qu'il y a une difficulté pour la recherche en raison de deux logiques différentes, celle de la sécurité routière et celle de la santé au travail. D'un côté, la vision de la sécurité routière qui essaye d'analyser les facteurs individuels, les prises de risque, les facteurs relatifs aux véhicules, l'environnement routier, l'environnement social... Et de l'autre côté, dans le domaine de la santé au travail, on s'intéresse plus au domaine de l'environnement social, des facteurs individuels... Ce sont deux champs disciplinaires qui se recouvrent beaucoup mais pas complètement. Il y a donc un effort de rapprochement à faire entre les équipes qui connaissent bien le domaine de la Sécurité routière sous toutes ses facettes, et celles qui connaissent bien le domaine de la santé au travail de façon à créer une véritable synergie. Nos priorités de recherche sont de mieux comprendre les causes et le partage de l'expérience est nécessaire.

Le troisième élément est fondamental. En Santé publique, l'évaluation est entendue différemment de ce qui est appelé l'évaluation du risque. En santé publique, c'est une évaluation des actions de prévention. La connaissance doit déboucher sur des actions. Il y a tout un champ à développer qui touche la Sécurité routière en général, et le domaine de la santé au travail en particulier. Il n'y a pas encore assez d'évaluation en amont. Avant de mettre en œuvre des actions de prévention, il est nécessaire de savoir si cela va marcher, en terme d'efficacité, en terme d'effet secondaire indésirable, en terme économique et en terme de faisabilité. Et ensuite, une fois que l'on a agit, c'est le retour d'expérience. C'est savoir si l'action a été efficace, si le risque routier a été diminué, et là encore on peut suivre les statistiques locales, régionales pour savoir quelles actions fonctionnent. Le partage des connaissances à travers des études de recherche pluridisciplinaire permet une plus grande capacité d'action. Les actions qui réussissent, comme celle qui a été décrite précédemment, doivent avoir un impact sur les recherches. »

### **P. Guenoun**

« Je m'adresse maintenant à monsieur A. Sautou, ingénieur-conseil régional à la CRAM d'Aquitaine. Est-ce que vous pouvez nous parler des actions que vous menez dans le domaine du risque routier ? »

### **A. Sautou, ingénieur-conseil régional, CRAM d'Aquitaine**

« Les actions sont en fait liées à la prévention du risque routier dans le cadre de l'accord entre l'Etat et la CNAMTS. A cette occasion, des initiatives ont été prises. Des personnes ressources dans chaque CRAM ont suivi des formations. C'est ce réseau de préventeurs qui, depuis 3 ans au moins maintenant, a fait remonter des expériences, des initiatives, des idées et c'est ce qui a nourri la politique de prévention nationale. Cela a permis également de proposer aux partenaires sociaux un ensemble d'orientations cohérentes et validées par les actions effectuées.

Les actions de terrain ont toutes été des actions d'information et de sensibilisation des employeurs. En Aquitaine, à l'occasion de chaque signature de convention dans les cinq départements, les chefs d'entreprises sont réunis en présence du préfet. Les chefs d'entreprises venaient quelquefois un peu curieux, un peu ignorants des enjeux par rapport au risque routier. Nous avons cherché à les convaincre de s'engager dans ces actions. Sept cents entreprises ont été rencontrées en Aquitaine, dans les cinq départements. Ces actions de sensibilisation ont été poursuivies lors de points rencontres. En fait, ceux qui n'étaient pas complètement convaincus sont venus souvent à des séances d'échanges d'expériences, entre les employeurs qui avaient déjà engagé des actions et qui présentaient à la fois les avantages et les inconvénients d'un certain nombre de formules pour convaincre leurs salariés, pour s'organiser, pour faire face à des problèmes identifiés de prévention. En fait, ces rencontres ont du succès. Trente points-rencontre ont eu lieu, et on estime avoir convaincu 150 entreprises qui sont engagées dans des actions Sécurité routière. Alors, lorsque l'entreprise est convaincue, il n'y a quelquefois pas toutes les ressources. On a donc mis au point des stages de formation de relais d'entreprise. Sur les deux dernières années, 68 000 personnes d'entreprises ont été formées à l'animation. Cette animation visait l'action sécurité routière. Des supports pédagogiques ont été utilisés pour ces actions ; dernièrement un CD-Rom a été mis au point. Il semble répondre à des besoins, puisqu'un seul document ne permet pas d'accéder au cadre réglementaire, aux outils concrets de référentiel de formation, de support de communication, d'animation.

C'est un travail qui est possible grâce à la mobilisation de l'ensemble du service. À la CRAM d'Aquitaine, une personne anime l'action risque routier et il y a au

moins 3 ou 4 groupes de contrôleurs et inspecteurs qui s'impliquent dans des actions. Il est souhaité que l'ensemble des actions d'ingénieurs puissent impliquer notamment des professions routières. C'est une réflexion sur la promotion du risque routier, c'est un travail plus ambitieux et donc plus long. »

#### **P. Guenoun**

« Nous pouvons peut-être prendre quelques questions de la salle, avant de laisser la parole à monsieur G. Evrard pour conclure. Le professeur A. Dômont voulait poser une question, particulièrement au professeur R. Salmi. »

#### **A. Dômont, professeur de médecine du travail (Paris)**

« Un problème de fond : est-il nécessaire de continuer à réfléchir sur une stratégie purement de type accidentologie en essayant de mettre en face d'un accident, une cause ou des causes ? Il serait complémentaire de prendre en compte les comportements qui posent problème sur le plan social et les pratiques individuelles. Ce sont des cofacteurs qui vont jouer tous les deux sur le risque routier. »

#### **R. Salmi**

« C'est une excellente remarque, vous êtes au cœur de la problématique épidémiologique dans ce domaine là. Il y a les trois dimensions que j'ai évoquées et que vous avez repris en posant votre question. Les facteurs individuels classés de différentes manières, les facteurs véhiculaires, les facteurs environnementaux dans lesquels on sépare l'environnement physique et l'environnement social ou socio-économique en milieu de travail. Ces aspects sont particulièrement importants et donnent une autre dimension dans l'analyse des accidents. Il faut alors considérer qu'il y a trois phases dans l'accident.

Il y a la phase avant l'accident, quand le facteur individuel peut agir de différentes manières.

Il y a la phase de la collision ou de la presque collision, c'est là où on va regarder les facteurs d'évitement et les facteurs déclenchant de la collision, à différents niveaux individuels, véhiculaire, environnemental.

La troisième phase est celle de la prise en charge de l'accident. Traditionnellement, dans le milieu médical, c'est celle-ci qui est favorisée. C'est bien pour cela que le système du SAMU a été mis en place et qu'il est performant.

Un des grands défis pour intégrer tout cela, c'est d'éplucher la ou les causalités pour déboucher sur des actions différentes. C'est le problème de l'interaction. Le grand défi pour les épidémiologistes est de proposer des méthodes pour étudier comment ces facteurs interagissent. Les arbres des causes permettent cette étude sur des cas individuels. En épidémiologie, il faut trouver de nouvelles méthodes pour étudier les inter-

actions et voire par exemple comment les facteurs individuels interagissent avec les facteurs médicaux, accidentologiques... Le défi consiste à trouver les moyens de travailler ensemble, épidémiologistes, personnels du SAMU sur les aspects mécaniques, psychologiques, sociaux... »

## Conclusion

#### **G. Evrard, Directeur des Risques professionnels, CNAMTS**

« J'ai trouvé ce symposium extrêmement riche et diversifié. Je crois que c'est un thème traité pour la première fois dans ce cadre qui répond évidemment à un problème tout à fait important. Comme je dispose de peu de temps pour conclure, j'aimerais quand même m'en tenir à quelques éléments principaux à partir d'un constat qu'évoquait R. Heitz dans son introduction. Lorsque nous avons signé cette convention en 1999, cela paraissait un type d'accident du travail tout à fait nouveau. Pourtant les chiffres qui ont été rappelés par R. Heitz montrent très bien l'importance et la gravité de ce type d'accident. Alors pourquoi ça paraissait nouveau ? Pour deux raisons. La première est qu'il s'agit d'accidents qui par définition se produisent en dehors des lieux de l'entreprise, dans l'espace public. La deuxième est que, pour ce type d'accident, on ne savait pas trop comment s'y prendre pour faire de la prévention.

Quelles ont été les réponses ? Pour le premier aspect déjà évoqué, à partir du moment où il s'agit à la fois d'un accident de travail et d'un accident de la route, la voie était tracée pour le partenariat et le rapprochement entre la direction des Risques professionnels et les pouvoirs publics dans leur mission de Sécurité routière. Cela a abouti à la signature de la charte dont a parlé R. Heitz et sur laquelle je ne reviendrais pas. Et, depuis maintenant presque 5 ans que cette charte a été signée et que le travail est commun, un réel partenariat s'est instauré, pas seulement au niveau national ou ministériel mais surtout au niveau local, régional et départemental, au travers notamment de conventions signées entre les CRAM et les préfetures pour la mise en œuvre d'actions concrètes sur le terrain.

L'autre question qui se posait était de savoir comment traiter techniquement ce sujet. La réponse qui a été apportée fût la suivante. Il s'agit d'un accident du travail, donc on va appliquer les méthodes qu'on applique traditionnellement pour les accidents de travail. Cette démarche peut s'appliquer, de façon assez simple parfois, et c'est ce qui nous a mis sur la voie de ce guide de bonnes pratiques qui a été la première réalisation.

Avec ces deux réponses, association du partenariat Sécurité sociale/Sécurité routière et traitement habituel des accidents de la route comme des accidents de travail, nous disposons d'une politique qui a été adoptée par les instituts, par les médecins du travail. Bien entendu, je ne voudrais pas donner l'impression que le problème des accidents de la route est résolu. Il suffit de voir les chiffres, même si ces chiffres se sont améliorés. L'accidentalité générale de la route, les accidents de travail sur la route restent encore nombreux et graves. Il faut continuer à explorer et à améliorer la prévention dans les différents domaines qui ont été évoqués, c'est-à-dire le domaine de la formation, de l'analyse et de la recherche. Il faudra également mettre l'accent dans les années qui viennent sur le terrain par l'implication des entreprises et des acteurs de la prévention. Dans ce domaine, les médecins du travail ont un rôle tout à fait important à jouer. Depuis que ce risque est traité comme un autre risque, nous avons un certain nombre de réalisations. Il existe également un très fort mouvement de partenariat. Nous souhaitons continuer et amplifier cet effort. Les interventions qui ont eu lieu de la part de la salle au cours de ce symposium, montrent qu'un certain nombre de questions, d'interrogations persistent. Elles rejoignent tout à fait ce que s'apprête à traiter la Sécurité sociale et la Sécurité routière qui comptent sur tous, pour aller plus loin dans le domaine de la prévention du risque routier au travail. »

**Le compte rendu du congrès de médecine et santé au travail de Bordeaux sera publié dans le prochain numéro de la revue.**

## Pour la prévention du risque routier mission

Texte adopté par la Commission des Accidents du travail et des Maladies professionnelles  
lors de sa réunion du 5 novembre 2003

### I - Préambule

L'accident routier du travail est à la fois un accident du travail et un accident de la route. La Branche AT/MP est compétente pour l'aspect « accident du travail ».

En revanche, la gestion de l'accident de la route obéit à des règles de droit générales, qui découlent en particulier du Code de la route. Dans ce domaine, la Branche AT/MP n'a pas de compétence particulière.

Cependant, il paraît nécessaire de rappeler la règle de droit, car elle n'est pas sans conséquences dans la relation employeurs/salariés.

Le conducteur-salarié est regardé, sur l'espace public, comme un conducteur. Cela signifie concrètement qu'il ne peut être exonéré de son éventuelle responsabilité pénale du seul fait de son statut de salarié et qu'il est soumis à l'ensemble des obligations contenues dans le Code de la route.

De plus, si le permis de conduire, qu'il possède personnellement, est considéré comme un élément substantiel de son contrat de travail, il peut se trouver privé d'emploi du fait d'une infraction commise avec sa voiture personnelle et hors du travail, y compris si cette infraction n'a eu aucune conséquence dommageable pour autrui. L'employeur, même s'il n'est pas personnellement présent dans le véhicule, sera la plupart du temps « appelé en la cause » en cas d'accident routier ayant entraîné un dommage pour des personnes, qui peuvent être ou non des salariés de l'entreprise. Ceci est lié au fait que le conducteur-salarié est son préposé et qu'il existe un lien spécifique créé par le contrat de travail, le lien de subordination. Ce lien n'est pas rompu lorsque le salarié, dans le cadre d'une mission fixée par l'employeur, conduit un véhicule sur la voie publique.

### 2 - Cadre général de la réflexion

La commission des accidents du travail et des maladies professionnelles demande que soient mises en place dans les entreprises des mesures de prévention adaptées au risque routier encouru par les salariés en mission en s'inspirant des principes généraux de prévention tels que formulés par la Directive-cadre 89/391/CEE du 12 juin 1989, transcrite en droit français par l'article L. 230-2 du Code du travail.

Ces mesures sont aujourd'hui possibles du fait de la prise de conscience partagée de l'importance et de l'actualité de ce risque, tant du côté employeurs que du côté salariés.

S'il appartient à l'employeur de mettre en place les mesures de prévention proposées, il appartient aux salariés de respecter ces mesures et les dispositions du code de la route. C'est à cette condition que les mesures de prévention mises en place auront leur pleine justification.

Les mesures de prévention proposées obéissent à la logique générale de prévention des risques professionnels, à savoir : évaluer le risque, l'éviter quand cela est possible, remplacer ce qui est dangereux par ce qui l'est moins, tenir compte de l'évolution de la technique, informer et former les salariés.

Les mesures proposées peuvent utilement être déclinées dans le cadre des Comités techniques nationaux (CTN), lieux naturels d'élaboration de propositions adaptées à la diversité des différents métiers.

### **L'évaluation du risque**

Il est rappelé que le risque routier encouru par le salarié en mission fait partie intégrante des risques professionnels ; à ce titre il est pris en compte dans le cadre du document unique instauré par le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001.

### **L'évitement du risque**

Pour éviter l'exposition des salariés au risque routier, il convient de mettre en place, lorsque cela est possible, des solutions alternatives au déplacement telles que par exemple des audio ou des visioconférences.

### **La réduction de l'exposition au risque**

Il appartient au chef d'entreprise de définir les moyens de transport les plus appropriés pour chaque séquence de déplacement (avion, train, véhicule automobile), de manière à minimiser l'exposition au risque. La réduction de l'exposition au risque routier peut être obtenue par la mise en place de règles de gestion limitant le déplacement par la route au-delà d'une certaine distance ou d'un certain temps de conduite.

### **Des véhicules appropriés**

Les véhicules utilisés dans le cadre du travail doivent être adaptés à la fois au déplacement et à la tâche à réaliser.

Ils doivent être aménagés et équipés pour permettre l'exécution des tâches dans les meilleures conditions de sécurité.

Ils doivent être maintenus en bon état de fonctionnement. La périodicité des vérifications doit tenir compte des conditions d'utilisation des véhicules.

Il appartient au salarié qui utilise un véhicule de vérifier son bon état de marche apparent, et d'alerter l'employeur en cas de problème.

### **Lors de l'emploi d'un véhicule automobile, préparer les déplacements de manière à réduire l'exposition au risque**

Lors de l'usage d'un véhicule automobile, la préparation du déplacement permet une meilleure prévention du risque en mettant en œuvre notamment les mesures suivantes :

- une organisation du travail qui réduit l'exposition au risque en rationalisant les déplacements effectués lors des missions afin d'en limiter l'ampleur ;
- un calcul du temps de déplacement qui s'appuie sur des données intégrant les paramètres de sécurité, en particulier les temps de repos nécessaires lors de déplacements longs, et qui ne soit pas incompatible avec le respect des règles du Code de la route par le salarié ;
- la prise en compte de l'état des routes (par exemple travaux) et des conditions météorologiques, en fonction des informations communiquées par les autorités compétentes ;
- la préconisation d'itinéraire qui encourage chaque fois que cela est possible l'usage des voies autoroutières.

### **Un protocole pour communiquer en sécurité**

La commission des accidents du travail et des maladies professionnelles, considérant que le risque d'accident est plus important si on téléphone en conduisant, et ceci quel que soit le dispositif technique, demande aux chefs d'entreprises et aux salariés, au-delà des dispositions prévues par la loi qui interdit l'usage du

téléphone mobile tenu à la main, de ne pas utiliser de téléphone dès qu'ils sont au volant d'un véhicule. De manière à permettre le maintien des relations entreprises-salariés, un protocole permettant de gérer sans danger les communications téléphoniques est susceptible de fournir une réponse adaptée.

### **Des salariés ayant acquis les compétences nécessaires pour conduire en sécurité**

Un certain nombre de professions mettent en place, de manière volontaire, des plans de formation spécifiques pour « grands rouleurs » afin d'améliorer les compétences de leurs salariés pour ce qui est de la conduite en sécurité. De telles formations méritent d'être encouragées car elles contribuent positivement à la prévention du risque encouru.

Il en est de même des actions de formation aux gestes de premiers secours qui permettent de limiter les conséquences des accidents déjà survenus.

## **2 - Recommandations aux CTN**

Par ailleurs, la commission demande aux CTN concernés d'engager une réflexion spécifique pour ce qui concerne les véhicules utilitaires légers (VUL), réflexion qui pourra s'articuler autour des thèmes suivants :

### **● Equipement du VUL**

Une mesure consistant à doter, lors de l'achat, les utilitaires légers des équipements de sécurité optionnels prévus au catalogue des constructeurs est un moyen d'améliorer les conditions de conduite des salariés qui sont amenés à utiliser ces véhicules.

### **● Aménagement du VUL**

L'agencement du véhicule utilitaire en option ou en post-équipement peut consister à séparer la partie « habitacle » du volume utilisé pour le transport des matériaux, des produits et des outils, ceci afin de ne pas gêner le salarié dans son activité de conduite.

### **● Chargement du VUL**

Les charges, les matériaux, les produits ou les outils transportés le sont dans des conditions telles qu'ils ne constituent pas un facteur de risque pour le conducteur et les passagers, ni un facteur d'accident ou d'aggravation du risque en cas de survenue d'un accident.

## Prévenir les accidents routiers de trajet

Texte adopté le 28 janvier 2004

Par la Commission des Accidents du travail et des Maladies professionnelles

### I - Préambule

La définition de l'accident de trajet donnée par le Code de la Sécurité sociale (Art L 411 2) est la suivante :  
*« Est également considéré comme accident du travail, lorsque la victime ou ses ayants droit apportent la preuve que l'ensemble des conditions ci-après sont remplies ou lorsque l'enquête permet à la caisse de disposer sur ce point de présomptions suffisantes, l'accident survenu à un travailleur mentionné par le présent livre, pendant le trajet d'aller et de retour, entre :*

*1°) la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où le travailleur se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail. Ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ;*

*2°) le lieu du travail et le restaurant, la cantine ou, d'une manière plus générale, le lieu où le travailleur prend habituellement ses repas, et dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel et étranger aux nécessités essentielles de la vie courante ou indépendant de l'emploi ».*

L'accident routier de trajet intervient généralement sur l'espace public, le véhicule utilisé étant, dans la très grande majorité des cas, celui du salarié. Il se distingue, par une jurisprudence abondante, à la fois de l'accident routier de mission (avec comme paramètre discriminant l'existence ou non du lien de subordination au moment de l'accident), et de l'accident routier « de la vie » (avec comme paramètre discriminant la notion d'« intérêt personnel » associée au déplacement).

Les accidents mortels routiers de trajet représentent environ 45 % des accidents mortels pris en charge par la branche AT/MP. C'est dire tout le poids social et économique des accidents routiers de trajet. Leur réduction constitue en conséquence un enjeu essentiel pour la branche.

Un certain nombre de facteurs peuvent influencer sur la fréquence et la gravité des accidents routiers de trajet, sans qu'il soit possible d'en déterminer facilement le poids statistique.

Une première série de facteurs est liée au territoire, à sa configuration et à sa gestion.

Ainsi, des entreprises situées en zone rurale n'auront pas à gérer les mêmes problèmes que d'autres entreprises situées en zone périurbaine. En région montagneuse, par ailleurs souvent à climat plus rude, les difficultés seront plus importantes qu'en plaine. Les risques seront nécessairement plus élevés en hiver qu'en été.

Au-delà de l'aspect géographique, la gestion du territoire par les acteurs publics a également son importance : quelles sont les voies disponibles pour rejoindre l'entreprise ? (routes et autoroutes ne présentent pas le même niveau de risque), quelle est l'offre de transports collectifs permettant de desservir l'entreprise, aux horaires utiles (prise et fin de service) ?

Enfin, il faut noter l'importance toute particulière de la distance entre le lieu d'habitation et le lieu de travail. Une étude de l'Insee (« Les déplacements domicile travail : de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux » par Julien Talbot, Division « Etudes territoriales » de l'Insee, avril 2001) montre que cette distance s'accroît régulièrement et ceci depuis plusieurs années. Il y a dans ce fait de société une source mécanique d'accroissement du risque trajet.

Une seconde série de facteurs est liée à l'activité de travail elle-même. Ainsi certaines organisations du travail peuvent faire peser des contraintes particulières sur les salariés (par exemple prise de service ou fin de service hors des plages de fonctionnement des transports collectifs ; travail effectué en plusieurs séquences avec coupures ce qui accroît le nombre de déplacements entre le domicile et le lieu de travail).

*A contrario*, certaines dispositions prises au niveau de l'établissement peuvent diminuer l'exposition au risque (transports collectifs adaptés aux horaires, repas pris sur place).

Du fait de l'ensemble de ces caractéristiques, il résulte une situation particulière qui fait que la prévention de ce risque dépend essentiellement de la volonté d'agir ensemble au niveau local, entre employeurs et salariés.



La Commission des AT/MP demande que cette réflexion soit inscrite dans le champ de la concertation conduite au sein des entreprises et ou des établissements par les partenaires sociaux.

Pour ce faire, elle a défini une approche méthodologique s'inspirant des principes généraux de prévention, approche qui peut être un support et un cadre de réflexion pour les acteurs de terrain qui ont à prendre en charge cette concertation.

## 2 - Une approche structurée de la prévention du risque routier trajet

Il convient de proposer tout d'abord des mesures permettant l'évitement ou la réduction du risque.

### - Réduire l'exposition au risque trajet en limitant les déplacements des salariés.

La mise à disposition d'un restaurant d'entreprise ou la possibilité de prendre les repas sur place permettent de limiter cette exposition de manière sensible. En effet, un aller retour lié au repas de midi multiplie par deux l'exposition au risque.

Pour certaines professions à horaires particuliers, une organisation du travail avec coupures au sein d'une même journée accroît l'exposition au risque en augmentant les fréquences d'aller-retour domicile-travail.

### - Préférer les moyens de transport collectifs aux moyens de transport individuels.

Les systèmes de transports collectifs organisés ou financés par l'entreprise, ou l'incitation à utiliser les transports publics, sont de bons moyens de réduire le risque pour les salariés.

\*\*\*\*\*

Cependant, ces mesures d'évitement et de réduction du risque connaissent nécessairement une limite. Aussi, convient-il de proposer des mesures qui permettent l'usage de moyens de transport individuels dans les meilleures conditions de sécurité possibles dans un contexte donné. Ainsi, il peut être proposé de :

### - Aménager les accès à l'entreprise et faciliter le stationnement des véhicules des salariés.

L'aménagement des abords de l'entreprise, le balisage, l'éclairage, l'organisation de la circulation interne, la mise à disposition de parkings en nombre suffisant sont des mesures collectives qui peuvent contribuer à une diminution de l'incidence et de la gravité du risque. Lorsque certains aménagements de l'espace public apparaissent nécessaires, des accords peuvent être utilement recherchés avec les autorités gestionnaires.

### - Inciter les salariés à veiller au bon état de leur véhicule.

La vérification de l'état des véhicules favorisée par l'entreprise, les campagnes visant l'éclairage, les pneumatiques ou d'autres organes essentiels de sécurité et réalisées à certains moments précis de l'année (par exemple au début de l'hiver) sont des moyens efficaces de sensibilisation et de responsabilisation des salariés.

### - Apporter une aide aux salariés pour qu'ils puissent prendre la route dans des conditions aussi sûres que possible.

Un certain nombre de mesures telles que :

- un aménagement concerté des horaires,
- un accès aux informations sur les conditions de circulation telles que les conditions météo et les travaux en cours sur le réseau routier local,

permettent aux salariés de mieux préparer et mieux gérer leurs trajets, ce qui est facteur d'accroissement de leur sécurité.

La mise à disposition d'un plan précis des accès à l'entreprise est également un bon moyen d'aide à la préparation du trajet.

### - Informer et sensibiliser les salariés.

En ce qui concerne le risque routier lié au trajet :

- des campagnes de sensibilisation,
- des journées d'information,
- des actions ciblées de formation,

permettent d'accroître la vigilance et la compétence des salariés sur ce risque.

L'ensemble de ces mesures de prévention peuvent gagner en efficacité lorsque l'établissement inscrit ses actions dans le contexte local : relations avec les entreprises d'une même zone industrielle, concertation avec les collectivités locales et la Direction départementale de l'Équipement (DDE) concernées.