

---

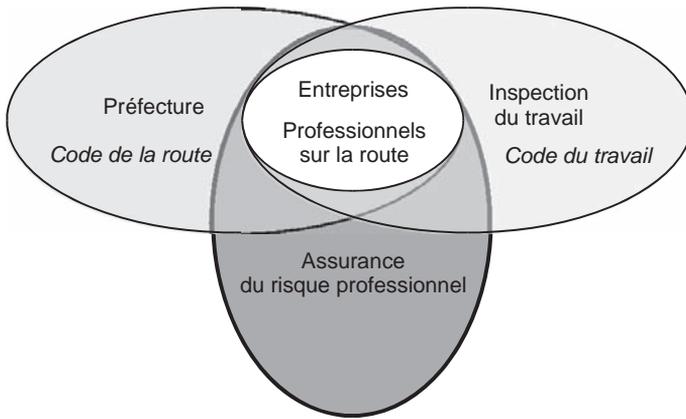
# Prévention du risque routier au travail : quelles propositions ?

Le Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel a été défini par arrêté inter-ministériel. Il réunit la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR), la Direction générale du travail et les différents régimes, assureurs du risque professionnel comme la Cnamts pour le régime général. Il est chargé notamment d'élaborer et de proposer des programmes d'actions pluriannuels qui pourront être mis en œuvre par les différents régimes.

Le risque routier professionnel concerne toutes les entreprises, tous les professionnels qui sont sur la route, que ce soit leur métier ou non. La difficulté pour les assureurs du risque professionnel vient de ce que l'entreprise a l'habitude de prévenir son risque professionnel dans ses ateliers ou dans ses usines, mais pas sur l'espace public qu'est la route. Pour l'entreprise, un salarié en déplacement sur la route, c'est quelqu'un sur qui elle a peu de prise et l'entreprise est souvent mal armée et informée sur ce type de risque.

Pourtant, le Code du travail spécifie bien la nécessité qu'a un employeur de définir la tâche à réaliser et ce dans les conditions de sécurité optimum, puisqu'il doit préserver la santé des personnes au travail fixant ainsi un objectif de résultat de sécurité. D'autre part la sécurité sociale est concernée pour le régime général en tant qu'assureur des dommages corporels survenus aux salariés. Ce sont les déplacements de trajet domicile-travail et ceux en mission qui sont alors couverts.

Une importante proportion des entreprises n'ont encore pas intégré ce risque. Quand on est confronté au terrain, on se rend compte que peu d'entreprises s'en saisissent. Une enquête de la Caisse nationale d'assurance maladie a montré, pour les véhicules utilitaires légers notamment, qu'une entreprise sur deux, utilisatrice quotidienne de ce type de véhicule, n'a pas intégré le risque routier dans son document unique d'évaluation des risques, ce qui est pourtant spécifié par le Code du travail (figure 1).



**Figure 1 : Différents acteurs concernés par le risque routier professionnel**

L'activité de conduite dans le cadre du travail présente une ambiguïté puisqu'elle se déroule sur l'espace public (le salarié y est seul, le lien de subordination existe, mais il est plus lâche que dans l'entreprise) et une ambiguïté quant au statut du véhicule (souvent le véhicule personnel du salarié est utilisé à des fins professionnelles). Les responsabilités ne sont donc pas forcément bien établies, en tout cas par l'entreprise.

Le risque routier est transversal et souvent mal appréhendé. En Alsace et Moselle, la remontée des fiches BAAC (bulletin d'analyse des accidents corporels) a pu montrer que dans 40 à 44 % des cas (pour 80 % des fiches BAAC renseignées), selon les départements, il y a dans un accident corporel de la route au moins une personne impliquée qui était en situation de travail ou de trajet. Une grande partie de la circulation sur les routes est ainsi constituée par des déplacements professionnels.

La légitimité est partagée et souvent difficile à discerner. Les professionnels sur la route ont affaire au Code de la route, au Code du travail (obligation de prévention), au Code de la sécurité sociale pour l'assurance du risque professionnel, l'objectif étant de préserver la santé du salarié. En dehors des accidents, la route a aussi des effets plus insidieux et à plus long terme, qui font que les salariés souffrent de maladies professionnelles dans le cas de professions très exposées sur la route.

L'accident routier professionnel est à la fois un accident de la route, un accident de véhicule et un accident du travail. En tant qu'accident de la route, l'État, les pouvoirs publics, les assureurs doivent s'en saisir. Comme accident de véhicule, il intéresse les assureurs, et comme accident du travail, il relève de la Sécurité sociale, de l'Inspection du travail...

L'accident de mission est l'accident qui survient au salarié sur la route, sous l'autorité du chef d'entreprise et pendant son temps de travail. C'est donc un

accident de travail et l'obligation de prévention est de même nature que pour l'ensemble des risques professionnels.

L'accident du trajet est également considéré comme un accident du travail, il s'agit de l'accident survenu sur le trajet effectué par l'assuré pour se rendre de son domicile à son lieu de travail et retour.

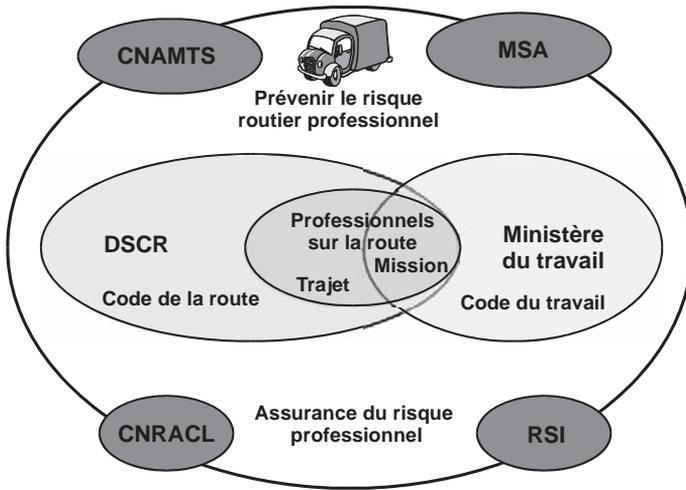
Ce contexte différent impose deux approches différentes pour mieux prévenir le risque en mission et pour le risque en trajet encouru par le salarié : pour les missions, l'entreprise peut imposer des choses, pour le trajet, cela relève de la concertation avec le salarié.

D'autre part, concernant le risque routier professionnel, dans l'entreprise, la fréquence d'accidents corporels est relativement faible (10 % des accidents corporels du travail). Quand on interroge une entreprise de dix salariés (la moyenne pour les entreprises françaises est de moins de dix salariés), elles disent peu connaître d'accidents de la route. C'est la « statistique qui parle ». En revanche, quand l'accident survient, il est d'une forte gravité : plus de 45 % des accidents mortels du travail ont lieu sur la route (chiffres 2008).

Pour l'entreprise, c'est donc un risque souvent méconnu, ou mal connu, et c'est pourtant un risque caractérisé par sa gravité. Les accidents de la route au travail représentent un poids important dans les accidents mortels professionnels.

## Convergence de politiques publiques

Le Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel fait suite à une charte signée par la sécurité routière et la Caisse nationale d'assurance maladie en décembre 1999, afin de faire converger deux politiques publiques : l'une qui est de préserver la santé des personnes au travail et l'autre qui a pour objet de diminuer l'insécurité routière. Le comité de pilotage a été créé en 2001, réunissant la DSCR, le ministère du Travail, la Cnamts. En 2006, il a été élargi à d'autres régimes de couverture sociale des accidents du travail et professionnels : la Mutualité sociale agricole (MSA), la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL) pour la fonction publique hospitalière et la fonction publique territoriale et, depuis 2007, le Régime social des indépendants (RSI). Aujourd'hui, c'est près de 23 millions de personnes au travail qui sont couvertes par les propositions de ce comité de pilotage ou les actions qui en découlent, menées par les membres et partenaires de ce comité (figure 2).



**Figure 2 : Composition du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel**

La prévention du risque routier professionnel nécessite un engagement fort de l'entreprise. Le comité de pilotage propose des actions de prévention active, allant au-delà de la réglementation, avec des objectifs réalistes et adaptés et des actes de management forts.

La Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles (CAT/MP) de la Cnamts, définissant la politique de prévention de la branche Assurance maladie risques professionnels a adopté deux textes. L'un, adopté le 5 novembre 2003, est relatif à l'engagement des partenaires sociaux sur la prévention du risque « mission » et l'autre, adopté le 28 janvier 2004, est relatif à l'engagement des partenaires sociaux sur la prévention du risque « trajet ». Ces textes sont le fondement de l'engagement nécessaire pour prévenir au mieux le risque routier.

### **Code de bonne conduite pour le risque « mission »**

Le premier élément concerne l'évaluation du risque routier. Comme tout risque professionnel, ce risque doit être évalué et faire l'objet d'une prévention, avec obligation de résultats. En effet, l'employeur est tenu par le Code du travail, de faire l'inventaire et l'évaluation des risques auxquels ses salariés sont exposés « par le fait ou à l'occasion de leur travail », risques qui seront inscrits dans le « document unique » de l'entreprise (décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001), et faire l'objet d'un plan d'actions efficace.

Il s'agit de faire en sorte de limiter les risques :

- par exemple en évitant ou en limitant les déplacements et en recourant à des moyens alternatifs : se déplacer n'est en effet pas toujours le meilleur moyen d'être efficace et il faut donner une priorité au mode de déplacement le plus sûr (train, avion, transports collectifs...) ;
- en mettant en place des modules pratiques, par exemple pour apprendre à faire les vérifications d'usage courant nécessaires au bon fonctionnement du véhicule professionnel, pour comprendre les risques liés aux manœuvres (gabarit, angles morts...), pour savoir repérer les zones de danger et analyser le comportement des conducteurs, pour comprendre l'influence de la vitesse sur les distances de freinage et d'arrêt, sur l'adhérence du véhicule, et découvrir la perte de contrôle, être conscient des risques liés ou non au port de la ceinture de sécurité... ;
- en ayant un véhicule adapté au déplacement et en s'assurant qu'il est aménagé et équipé pour permettre des déplacements sûrs et adaptés à l'activité du salarié et en le maintenant en bon état de fonctionnement. Des propositions sont faites concernant les véhicules utilitaires légers dans les douze propositions du livre blanc « Pour un véhicule utilitaire plus sûr » ;
- en menant une réflexion sur le déplacement lui-même : des trajets raisonnés, en préparant son itinéraire (voies les plus sûres, travaux, météo...) et en prenant en compte des impératifs professionnels pour se déplacer en sécurité (temps de pause...) ;
- en mettant en place une communication maîtrisée : les partenaires sociaux se sont entendus pour émettre un avis sur l'usage des téléphones mobiles : « pas de communication téléphonique pendant la conduite, quel que soit le dispositif technique », et en définissant des règles de gestion du téléphone mobile ;
- enfin, une dernière réflexion sur les bonnes pratiques est relative aux compétences requises. Par exemple, pour conduire un véhicule léger qui peut aller jusqu'à 3,5 tonnes, le permis B acquis une fois pour toutes suffit, sans avoir à apprendre comment conduire un véhicule qui a une charge qui peut varier dans une même journée, comment évaluer la charge utile, l'arrimer...

En résumé, quatre axes d'action ont été déterminés : le management des déplacements, le management des véhicules, le management des communications et enfin le management des compétences.

Les textes ont été reconnus par le régime général de la sécurité sociale, et adoptés globalement par les membres du comité de pilotage pour les risques d'accident de mission.

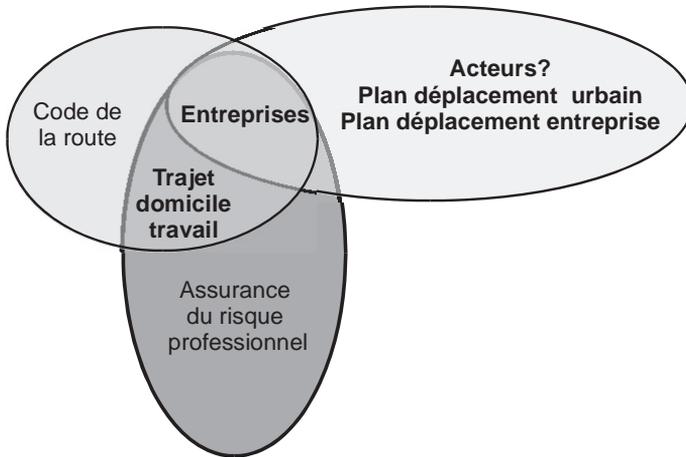
Pour les risques d'accident de trajet, le contexte juridique est différent : le lien de subordination n'est pas établi, il n'y a pas d'obligation légale de prévention, au sens strict du terme ; l'activité professionnelle est l'un des déterminants du risque ; la prévention du risque est dans le champ de la concertation (en suscitant du covoiturage ou en mettant en place des déplacements collectifs...). Un texte du 28 janvier 2004 a été adopté par la CAT/MP à ce sujet. La

prévention de ce risque doit s'inspirer des principes généraux de prévention et résulter d'un accord local entre partenaires sociaux.

## Code de bonne conduite pour le risque « trajet »

En termes d'acteurs, pour le risque trajet, il y a le Code de la route, il y a l'assureur du risque professionnel, il y a l'assureur du véhicule personnel du salarié...

Par ailleurs, aujourd'hui, avec la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU), les Plans de déplacements urbains (PDU) et les Plans de déplacements des entreprises (PDE), une problématique d'environnement et de développement durable est fortement mise en avant dans les zones urbaines et elle impacte sur les déplacements de trajet des salariés (figure 3).



**Figure 3 : Intégration des problématiques du risque routier dans les Plans de déplacements urbains**

Il est nécessaire d'intégrer les problématiques liées à la santé et à la sécurité des travailleurs salariés dans ces développements liés au PDU. Passer aux « modes doux » comme les deux-roues est peut-être un bien pour l'environnement, mais cela peut aussi générer des accidents comme on l'a constaté dans certaines agglomérations.

Il y a donc des actions à mener, de manière globale, et l'on se rend compte encore une fois que l'entreprise est un peu démunie.

Ces bonnes pratiques sont reconnues et partagées par l'État et par tous les assureurs du risque professionnel. Elles constituent le socle du programme d'action 2006-2009 du Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel.

Les clés d'une action efficace et durable peuvent être la mise en place d'un plan d'action collectif des entreprises d'un même contexte local (zone industrielle, bassin d'emploi...) et une concertation avec les acteurs locaux de la Sécurité routière (collectivités territoriales, DDE...).

## Actions à mener ou pistes de recherche à approfondir

Elles concernent différents champs ayant trait au risque routier et notamment :

- approfondir la question de la mobilité au travail : la mobilité au travail semble s'accroître et la problématique de certains métiers fait que le véhicule devient parfois un bureau roulant, un atelier mobile... D'où un nombre de tâches à réaliser par le salarié en déplacement de plus en plus important. Les fonctionnalités et la technologie des équipements embarqués évoluent très rapidement et il s'agit de développer des solutions pour faciliter la communication en toute sécurité ;
- sur les questions d'attention et de charge mentale : quelle est l'incidence de l'irruption des nouvelles technologies dans le véhicule, des équipements d'aide à la conduite, des équipements liés à l'activité professionnelle (moyens de communication...) ?
- quelle typologie de métiers est concernée, quelles évolutions prévisibles ?
- un champ d'investigation est aussi à aborder qui est la problématique de la santé au travail, avec les questions d'hygiène de vie, d'incompatibilité à la conduite (prise d'alcool, médicaments...), de contraintes physiologiques et psychologiques...
- les questions de compétences : quelles compétences faut-il pour conduire pour son travail ? Quelles compétences pour utiliser son véhicule dans le cadre du travail ? Peut-on parler d'autorisation de conduite ? Quelle aptitude médicale ? Quel est le rôle du médecin du travail ? Quels examens sont nécessaires (vision, audition, traitements médicaux, addictions...) ?

Pour terminer, on peut dire qu'une mobilité raisonnée, c'est la convergence des préoccupations de sécurité routière, de sécurité et de santé au travail, d'environnement et de développement durable, de santé publique et de santé au travail.

## Management des communications

Le téléphone mobile, au même titre que certains systèmes de communication embarqués à bord des véhicules, est très largement considéré comme un outil de travail pour les personnes qui se déplacent dans le cadre de leur profession. Permettant une communication avec l'employeur, ses clients, les chantiers,

ou encore ses proches, il permet notamment d'avertir et de modifier le déroulement de la mission en cas d'imprévu. Il peut sembler « a priori » réducteur de stress pour la personne en déplacement. Toutefois un recours toujours plus important au téléphone dans le cadre professionnel, avec l'objectif d'optimiser les déplacements, peut engendrer au contraire une sollicitation accentuée de certains salariés en déplacement (SAV, maintenance, conducteur de chantier dans le BTP...), avec un risque d'augmenter considérablement la charge mentale du salarié pendant son activité de conduite.

Les nouvelles technologies, dont le téléphone portable, ont en effet largement étendu les limites classiques de l'espace de travail. Si la capacité de communiquer et d'échanger des informations, pendant un voyage, donne le sentiment de le rendre plus efficace et plus productif, elle accroît aussi fortement les causes de distraction du travailleur au volant et les risques d'accident.

C'est pourquoi l'usage de ces systèmes de communication embarqués doit faire l'objet de règles bien définies et acceptées au niveau de l'entreprise et de ses partenaires (clients, fournisseurs...).

Le risque routier constituant d'ailleurs la première cause de mortalité au travail (en incluant les accidents trajets domicile travail, assimilés à des accidents de travail), les partenaires sociaux de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (Cnamts) ont adopté à l'unanimité le 5 novembre 2003, un code de bonnes pratiques relatif à la prévention du risque routier en mission intitulé « Prévention du risque routier au travail ». Cette recommandation, reconnue par la suite par tous les assureurs sociaux constituant le Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, rappelle les dangers liés à l'usage du téléphone en déplacement, en préconisant de proscrire son usage au volant d'un véhicule et ce, quel que soit le dispositif technique utilisé. Pour maintenir la relation « entreprise-salarié », il est recommandé aux entreprises de mettre en place un protocole permettant de gérer sans danger les communications téléphoniques nécessaires.

Pour illustrer ces recommandations et favoriser leur mise en œuvre, la Cnamts et la Sécurité Routière signent régulièrement des chartes « Sécurité Routière » avec des entreprises ou des branches professionnelles volontaires afin que celles-ci développent des politiques adaptées d'usage du téléphone pendant les déplacements et diffusent les bonnes pratiques dans ce domaine, impliquant souvent une démarche globale de réorganisation du travail. Il s'agit toujours de remettre en cause le principe selon lequel les travailleurs nomades doivent être joignables partout et à tout moment à la fois par leur employeur et par leurs clients.

### **Quelques exemples de situations professionnelles**

Dans une entreprise du domaine de l'agro-alimentaire est survenu un accident mortel d'un commercial au volant pendant une communication téléphonique

avec son entreprise ayant également pour conséquence le décès d'une famille suite à la collision. L'entreprise, afin de développer un protocole de communication, a réalisé une enquête auprès de salariés volontaires, parmi les catégories de personnel amenées à se déplacer, pour connaître les informations communiquées pendant les missions et cerner les circonstances du déplacement au cours desquelles cette communication est impérative. Suite à cette enquête, elle a pu réorganiser ses services pour accentuer le rôle des services commerciaux sédentaires vis-à-vis de la clientèle, réduisant ainsi le flux des données entre commerciaux itinérants et clients et les risques afférents.

Dans une entreprise de maintenance/dépannage d'équipements industriels, l'utilisation de systèmes embarqués de géolocalisation s'appuie également sur une liaison téléphonique avec le salarié pour modifier son programme et le faire intervenir en cas d'urgence à la demande d'un client en panne. Que penser dans ce cas de la charge mentale du salarié que l'on déroute de sa journée programmée pour une intervention en toute urgence chez un client qui ne peut plus produire ? C'est la conséquence de l'acte de communication pendant la conduite : le salarié va porter toute son attention, tout en conduisant vers le lieu de sa future intervention, à la préparation de l'acte de réparation (diagnostic à effectuer, pièces de rechanges à disposition, plans de machines à consulter...) et au contenu de son intervention d'où génération d'une nouvelle situation de risque.

Sans oublier les appels téléphoniques émis ou reçus qui permettront au salarié de mieux préparer et de réduire le temps de son intervention (diagnostic par téléphone auprès du client, discussion avec le service technique de l'entreprise, commande en urgence de pièces détachées...), une organisation censée optimiser et réduire le stress peut ainsi largement augmenter la charge mentale. Les effets secondaires de ce type d'organisation s'appuyant largement sur les systèmes embarqués (téléphone et systèmes de communication numérique) peuvent également, selon certaines entreprises, générer un isolement du salarié l'excluant du collectif social de l'entreprise (risques psychosociaux...).

Un autre exemple : une entreprise demande à ses commerciaux de s'engager à ne pas téléphoner en voiture. Tant qu'ils n'ont pas signé le document, ils ne peuvent pas accéder à l'application informatique « métier » sur leur ordinateur portable, qui leur est indispensable pour rendre compte de leur activité à la hiérarchie. Alors, bien entendu, ils signent mais, dans la pratique, ils continuent de téléphoner en voiture car c'est le mode d'organisation même de l'entreprise qui l'exige. Pendant la réunion commerciale, on entend par exemple : « Ok vas y, tu vas être en retard chez ton client, tu as deux heures de route. Je t'appelle dans l'heure qui suit pour te donner les éléments... ». Ou encore les prises de commandes et dernières « négociations en direct » lors d'appels téléphoniques du client directement au commercial pour dernière remise ou réduction du délai obligeant le commercial à « évaluer et décider » au volant...

Un témoignage : « Interdire de téléphoner ne veut pas dire interdiction de recevoir un signal et de s'arrêter dès que possible pour communiquer... Cela me paraît être une bonne mesure ! Récemment j'ai accompagné un malade à l'hôpital, du début jusqu'à la fin du parcours le conducteur de l'ambulance n'a cessé de recevoir des appels et sans mains-libres ! J'avoue avoir eu quelques émotions d'autant plus qu'il était en retard et qu'il appuyait sur la champignon, est-ce normal ? Cela dit, il n'était qu'un employé peut-être faudrait-il sensibiliser davantage certains employeurs ? Car qui perd ses points, éventuellement son permis, qui est responsable en cas d'accident ?... La pression peut être parfois un peu trop forte. ».

### **Instaurer un protocole de communication**

Il est donc nécessaire d'instaurer un protocole de communication qui permette aux salariés en mission de rester en liaison avec leur entreprise et leurs clients, sans mettre en danger leur sécurité sur la route.

Ce protocole doit répondre aux besoins de l'entreprise tout en accordant la priorité à la sécurité du salarié. C'est un document connu du salarié, qui précise dans quelles conditions ce dernier devra utiliser son téléphone portable lorsqu'il est en mission.

Le protocole de communication permet au salarié de rester en contact avec son entreprise ou ses clients sans prendre de risque sur la route. Il peut proposer par exemple :

- le rappel des risques d'accidents liés à l'utilisation du téléphone portable au volant ;
- d'interdire l'utilisation du téléphone portable au volant (en indiquant cette disposition dans le manuel du conducteur) ;
- d'autoriser les communications quand le véhicule est à l'arrêt uniquement ;
- l'enregistrement d'un message d'accueil sur la messagerie ;
- le renvoi automatique des appels ;
- la fixation de plages d'appels sur les temps de pause de conduite ;
- d'organiser la centralisation et la gestion des appels téléphoniques de façon à ce que cette consigne soit effectivement applicable par les salariés.

Concernant les responsabilités, compte tenu de l'existence de ce texte adopté par les partenaires sociaux, en cas d'accident d'un collaborateur en mission, c'est le chef d'entreprise qui pourrait être mis en cause en l'absence de l'adoption d'un protocole de communication.

Ainsi, un accident de travail intervenu en raison d'un appel professionnel sur le mobile du salarié au volant aurait toutes les caractéristiques de la faute inexcusable.

## Exemples d'engagements des professionnels

Le témoignage de la direction d'une entreprise de nettoyage industriel dit : « C'est clair, nous avons interdit le téléphone portable au volant. J'ai moi-même évité de justesse un accident grave alors que je passais un coup de fil. J'ai eu très chaud... Lorsqu'ils conduisent, nos employés ont pour consigne stricte de dévier leur ligne sur leur messagerie et de s'arrêter pour traiter leurs appels. Nous prenons en compte ces temps d'arrêt dans l'organisation des tournées... ça nous fait perdre un peu de temps, c'est vrai, mais nous gagnons en sécurité. Et puis, s'il arrive quelque chose à l'un de mes salariés au volant, côté responsabilité, je suis en première ligne ».

Un constructeur d'infrastructures routières a édité en mai 2003 des affiches et des affichettes qui illustrent la dangerosité de l'utilisation du téléphone portable au volant. Sous forme de bande dessinée, intitulée « Un accident, c'est simple comme un coup de fil », cette campagne décrit comment un accident a été évité de justesse à un carrefour routier. Un des deux conducteurs mis en scène répond à un appel sur son mobile, ce qui le distrait. L'autre, plus attentif, réussit à éviter la collision et va se garer sur une zone de parking pour rappeler un correspondant qui cherchait à le joindre au moment de l'incident. Cette histoire fait partie d'une série de bande dessinée d'une page, chacune illustrant un risque routier, qui est largement affichée dans les baraquements des chantiers de cette entreprise qui compte 20 000 véhicules en circulation<sup>23</sup>.

**En conclusion**, il importe de rappeler clairement les engagements pris par les partenaires sociaux de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la Cnamts le 5 novembre 2003 ainsi que les risques juridiques liés à la responsabilité civile et pénale du salarié mais surtout de l'employeur. Ceci pourrait s'appuyer sur une large campagne de communication permettant également de valoriser les initiatives privées, qu'elles proviennent des assureurs, des entreprises ou des branches professionnelles.

Il s'agit de faire prendre conscience de tout l'intérêt d'un usage raisonné de l'outil téléphone et des systèmes de communications embarqués, lors des déplacements professionnels, inscrit dans un protocole défini par l'entreprise.

Constituant un enjeu de sécurité au travail, cette question doit être intégrée dans les plans d'actions réglementaires élaborés par les entreprises et issus de l'évaluation des risques professionnels, mais également dans les « Plans de déplacements des entreprises (PDE) » quand ils existent. L'action prioritaire des services d'inspection du travail prévue en 2011 sur le risque routier pourrait intégrer un volet « communications » pour recueillir suffisamment

23. Source : Le risque routier en mission. Guide d'évaluation des risques. Institut national de recherche et de sécurité (INRS), ED 986, Septembre 2006

d'éléments de terrain en vue de réfléchir à l'introduction d'une réglementation spécifique dans le Code du travail.

**Thierry Fassenot**

*Ingénieur conseil à la Direction des risques professionnels*

*Secrétaire du Comité de pilotage pour la prévention*

*du risque routier professionnel<sup>24</sup>*

*Cnamts (Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés)*