



Direction des études
Mission Santé-sécurité au travail dans les fonctions publiques (MSSTFP)

Le risque routier

Introduction

Le risque routier a longtemps été ignoré en tant que risque professionnel.

En effet il a souvent été considéré comme un risque qui, de par sa nature, ne pouvait pas être maîtrisé par le chef d'entreprise, et donc pour lequel ce dernier ne pouvait apporter de remède.

Qui plus est, lorsqu'il s'agissait de rechercher la cause de ce type d'accidents, le réflexe était souvent, y compris de la part de professionnels de la prévention, de se retourner exclusivement vers le conducteur, qui avait enfreint le code de la route ou avait manqué de vigilance ou encore «n'avait pu éviter» le véhicule qui l'avait percuté...

Petit à petit les mentalités et les pratiques des professionnels de la prévention ont fort heureusement évolué, et il est désormais presque banal de dire que «conduire est un acte de travail».

Conduire pour exécuter son travail dans le cadre de missions confiées par le chef de service, mais aussi pour se rendre au travail et en revenir.

Pour autant, cette évolution des mentalités n'a pas fait disparaître le problème, qui demeure dans toute son étendue.

En se basant sur les seules statistiques du régime général de sécurité sociale, pour l'année 2001, parmi les victimes d'accidents du travail, la route a provoqué 827 décès (dont 257 accidents de mission et 570 accidents de trajet domicile - travail), ainsi que 9441 incapacités permanentes (2786 à l'occasion d'un accident de mission et 6655 lors d'un accident de trajet).

Il s'agit de la première cause des accidents mortels du travail (près de 62 %) (source : Bilan 2002 des conditions de travail - Direction des Relations du Travail - ministère des affaires sociales, du travail et de la solidarité).

En se basant sur les chiffres de la sécurité routière (qui couvrent un champ plus large que le régime général de la sécurité sociale), en 2000, 1292 personnes ont trouvé la mort sur la route dans le cadre d'un accident de mission ou de trajet (sur 7643 tués au total).

Entre 1993 et 2000 alors que, globalement, il était constaté 15,5 % d'accidents mortels en moins, le nombre d'accidents mortels de mission ou de trajet n'avait diminué que de 8 %.

Principaux textes

Réglementation

Articles L. 4121-1 à 3 du code du travail ;

Articles R. 4221-1 et R. 4525-1 du code du travail ;

Circulaire du Premier Ministre du 7 mars 2000 : mise en œuvre de plans de prévention du risque routier dans les services de l'Etat. (J.O. du 10 mars 2000).

Bibliographie

- Publication INRS ED 849, 2000 : Prévenir les accidents de circulation routière des salariés, un enjeu pour votre entreprise. Document préalable à un diagnostic.
- Publication INRS ED 877 : Risque routier encouru par les salariés. Comprendre pour agir. Guide d'évaluation.
- Publication INRS ED 934 : Conduire est un acte de travail.
- Publication INRS ED 935 : Le risque routier. Un risque professionnel à méditer.

Ce qu'il faut retenir

Le risque routier concerne non seulement les déplacements effectués dans l'établissement, mais également ceux effectués hors de l'établissement (trajets domicile - lieu de travail et déplacement entre les lieux de travail).

Longtemps considéré comme une "fatalité" ou hors du champ de la SST du service (accident "en ville"), ce risque doit être pris en compte au même titre que les autres facteurs de risque.

Le chef de service doit l'analyser et prendre les mesures adaptées. Elles sont d'ordre matériel (état des véhicules, des voies de circulation,...), mais elles comportent aussi une composante humaine (formation, état du personnel,...), mais surtout organisationnelle.

Développement

Les facteurs de risques

Selon le rapport Saadia (Inspecteur Général du Travail des Transports), le risque routier s'articule autour de différents facteurs de risques :

- Sociaux,
- techniques,
- environnementaux.

L'I.N.R.S., quant à lui, distingue les facteurs de risques suivants :

- Le conducteur : vitesse, imprudence, fatigue, inexpérience, inattention, conduites addictives...,
- le véhicule : son état, son caractère adapté ou non au travail...,
- l'activité du travailleur : urgences, retards, imprévus, exigences de rendement, préparation et
- planification des missions, nouveau secteur géographique...,
- l'infrastructure : accès de l'établissement, plan de circulation, état de la route, zone urbaine
- ou rurale...,
- le moment du déplacement : jour ou nuit, saison, conditions météorologiques...

Les actions possibles

Il est possible d'agir sur différents types de facteurs en y intégrant la sécurité, notamment au niveau :

- du conducteur : conditions de travail, organisation du travail, rythme de travail,
- formation, prévention...,
- du véhicule : état, aménagement, contrôle...,
- de l'environnement routier : signalisation, chaussée, aires de stationnement....

Il est essentiel d'organiser le travail de façon à ce que les objectifs, assignés à l'agent amené à se déplacer, restent, pour les atteindre, compatibles avec la sécurité routière.

Il faut savoir que la vitesse est présente dans plus de 40 % des accidents mortels de la circulation, comme cause principale ou aggravante. Or la route est volontiers considérée comme pouvant offrir à l'agent des marges de manœuvre, permettant de rattraper des retards ou gagner du temps pour atteindre l'objectif.

Dans le cadre de cette planification on peut également songer à favoriser et développer les horaires variables ou souples (des horaires fixes peuvent induire des prises de risques pour des agents se trouvant en retard). Cet étalement des horaires peut contribuer également, dans certains cas, à réduire les risques au niveau de «points noirs» du réseau routier desservant le site.

Le permis de conduire constitue une formation de base générale mais n'est pas suffisamment axé sur le comportement en lien avec l'activité. Une formation complémentaire s'avère donc indispensable.

Cette dimension des comportements est en effet souvent en cause dans les accidents. La formation doit tenir compte de la spécificité des situations de travail et de l'activité des agents (des formations obligatoires ont d'ores et déjà été prévues pour la conduite des véhicules de plus de 3,5 tonnes, Formation Initiale Minimum Obligatoire, Formation Continue Obligatoire de Sécurité).

Dans le cadre de cette formation complémentaire au permis de conduire, s'inscrivent également les campagnes de sensibilisation, les stages de conduite en sécurité de même que la mise à disposition de supports d'information ou de sensibilisation spécifiques à la profession ou à l'activité du service.

L'utilisation professionnelle des véhicules est en général plus intensive que l'utilisation privée, ce qui entraîne une usure accélérée notamment au niveau des organes de sécurité (freins, direction, amortisseurs...).

La périodicité du contrôle technique obligatoire (tous les 4 ans puis tous les 2 ans) ne répond pas forcément à la nécessité de maintenir ces véhicules dans un état satisfaisant. Il est donc nécessaire d'effectuer ce type de contrôle de façon plus fréquente (tous les ans par exemple), et de mettre en place une organisation permettant de suivre quotidiennement les véhicules de service (possibilité pour les conducteurs de faire remonter les dysfonctionnements et traitement immédiat de ceux-ci).

Il convient également d'encourager les campagnes de contrôles des véhicules et deux roues des agents (éclairage, freins, pneus...), ce qui peut être aussi l'occasion de sensibiliser aux facteurs de risques tels que vitesse, état de la chaussée, environnement...

De plus en plus les véhicules utilisés dans un cadre professionnel peuvent être équipés de nouvelles technologies (téléphones, GPS, informatique embarquée, internet...) dont la vocation est bien entendu de faciliter l'exécution des tâches. Cependant ces innovations sont aussi de nature à détourner la vigilance ou l'attention du conducteur.

Une recommandation de la Commission des Communautés Européennes du 21 décembre 1999 sur les systèmes d'information et de communication embarqués dans les véhicules préconise que les informations visuelles non liées à la conduite qui sont susceptibles de distraire le conducteur (écran, défilement de textes ou d'images...) soient désactivés ou invisibles lors de la conduite.

En complément de ces actions dont le chef de service a la pleine maîtrise, l'action sur l'environnement peut sembler avoir un effet a priori limité. Cependant selon la configuration de l'établissement, certaines mesures sont néanmoins possibles :

- signalisation : zones peintes sur la chaussée ou les trottoirs, panneaux aux abords (stop à la sortie de l'établissement...),
- poste de garde à l'entrée qui peut réguler le trafic,
- plan de circulation aux abords organisant la séparation des flux : pistes cyclables, chemins piétonniers, passages sous-terrains ou aérien...,
- restaurant d'entreprise, facilitant l'aménagement des horaires, en tenant compte des prestations proposées, du coût des repas, de la qualité des locaux...

La démarche de prévention

L'I.N.R.S. propose une démarche de prévention très pragmatique, basée sur le principe de l'évaluation des risques préalable à la mise en œuvre d'un plan d'actions. Celle-ci est développée dans la publication intitulée «Risque routier encouru par les salariés. Comprendre pour agir», référence ED 877. Nous invitons le lecteur à s'y reporter dans la mesure où elle constitue un véritable guide d'évaluation, utile pour appréhender et intégrer ce risque dans le cadre du Document Unique.

Nous ne reprendrons ici que l'énoncé des principales étapes de la démarche (il conviendra bien entendu de remplacer la terminologie du secteur «privé» par les termes adéquats pour la Fonction publique) :

Impliquer les acteurs :

- engagement de la direction (chef de service),
- association des représentants du personnel (C.H.S.),
- mobilisation de la hiérarchie,
- participation des salariés (agents).

Etablir un diagnostic :

- faire l'état des lieux,
- analyser des accidents,
- analyser les conditions réelles des déplacements.

Dresser un plan d'action :

- favoriser la concertation,
- choisir les actions adaptées,
- rechercher des appuis.

Mener des actions touchant :

- Les salariés (agents),
- les véhicules,
- l'organisation du travail,
- les relations avec les clients, les fournisseurs... (les usagers, les partenaires...).

Evaluer l'action :

- Suivre les indicateurs mis en place.

Pérenniser l'action circulation routière :

- L'intégrer à la démarche préventive au quotidien.

Des instructions particulières pour les services de l'Etat

Il convient de faire une mention particulière de la circulaire du Premier Ministre du 7 mars 2000, à l'intention des ministres, en ce que, d'une part, elle traite très concrètement de la prévention du risque routier dans les services de l'Etat et, d'autre part, elle implique très directement les acteurs de prévention propres à la Fonction publique.

Dans la première partie de la circulaire, après le rappel de quelques chiffres relatifs aux accidents de la circulation, on y retrouve «l'engagement» clair de l'employeur de prévenir ce type de risque, tout comme l'engagement et l'implication qui sont demandés aux chefs d'entreprises dans le cadre de la démarche d'évaluation des risques :

«L'Etat, en sa qualité d'employeur, se doit de prendre toutes les mesures nécessaires pour améliorer, dans le cadre de leur activité professionnelle, la sécurité de ses agents, en y intégrant la sécurité routière».

Il est demandé à chaque ministre d'élaborer un plan de prévention du risque routier pour chacun des services placés sous son autorité, et ce en application des dispositions générales du décret du 28 mai 1982 auquel il est fait clairement référence.

Il est expressément affirmé que l'I.H.S., l'A.C.M.O. et le Médecin de Prévention doivent être impliqués et qu'ils doivent participer à l'élaboration de ces plans.

Par ailleurs, le rôle consultatif des C.H.S. et des C.T.P. est également rappelé en ce que ces plans de prévention du risque routier doivent leur être soumis.

Il est donc intéressant de noter que la démarche préconisée par la circulaire s'inscrit dans cette philosophie d'approche globale de la prévention introduite notamment par la directive cadre du 12 juin 1989.

En effet, la prévention du risque n'est pas l'affaire du seul chef de service. Chacun des acteurs en fonction de son positionnement doit être à même d'exprimer son point de vue sur la question :

«L'élaboration et la mise en œuvre des plans de prévention du risque routier doit faire appel à des compétences pluridisciplinaires».

Enfin, en terme de méthodologie, la circulaire préconise la conduite d'une démarche comprenant les étapes suivantes :

1. Elaboration du diagnostic de sinistralité :

- recueil d'informations sur les causes, circonstances et conséquences des accidents,
- analyse de ces informations afin d'établir une typologie des accidents, leur fréquence, leur gravité, les causes et facteurs déclencheurs multiples,
- diagnostic permettant de caractériser les dysfonctionnements dans les pratiques du service, sur lesquels il convient d'agir.

2. Elaboration et mise en œuvre d'un programme d'action :

- il découle des recommandations contenues dans le diagnostic,
- il décrit la nature et la chronologie des actions à conduire, les objectifs de réduction du nombre et de la gravité des accidents ainsi que le calendrier de mise en œuvre,
- il définit le rôle des acteurs internes et externes en la matière, en insistant sur la nécessité d'une implication forte de toute la hiérarchie.

3. Suivi, évaluation et réorientation du programme :

- des indicateurs doivent être dégagés permettant de suivre l'évolution de la sinistralité,
- ce suivi doit permettre de mesurer la pertinence des actions engagées et le cas échéant de proposer des actions correctives.