

Accidents de mission en Europe : quelle prévention ?

Paris, 9 décembre 2003

ACTES

Décembre 2003

Eurogip-14/F

| Sommaire | page |
|--|-------------|
| Préambule | 3 |
| Ouverture de la journée | 5 |
| <ul style="list-style-type: none"> - Daniel Boguet, Président de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), <i>France</i> - Rémy Heitz, Délégué interministériel à la Sécurité routière, <i>France</i> | |
| Première table ronde : Les stratégies de prévention | 7 |
| <ul style="list-style-type: none"> - Alfons Grösbrink, Chef du département Prévention, BG Bahnen, <i>Allemagne</i> - Jochen Lau, Chef du département Formation, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), <i>Allemagne</i> - Roger Bibbings, Conseiller sécurité au travail, Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA), <i>Grande-Bretagne</i> - Jean Studer, Ingénieur conseil, CNAMTS, <i>France</i> - Per Studsholt, Ingénieur et chef de projet, Nordjyllands Amt, <i>Danemark</i> | |
| Deuxième table ronde : Les actions concrètes de prévention | 15 |
| <ul style="list-style-type: none"> - Jean-Luc Bourdil, Président du Syndicat national des transports légers (SNTL), <i>France</i> - Christian Felten, Chef du département Substances dangereuses, BG für Fahrzeughaltungen, <i>Allemagne</i> - Nicolas Brocherieux, Consultant and Business Development Manager, Groupe DuPont de Nemours, <i>France</i> - Christian Fosset, QHSE Systems Manager, Schlumberger, <i>France</i> - Philippe Brendel, Directeur Marketing et Communication, Arval PHH, <i>France</i> | |
| Clôture de la journée | 25 |
| <ul style="list-style-type: none"> - Gilles Evrard, Directeur des risques professionnels, CNAMTS, <i>France</i> | |
| Annexes | 27 |
| <ul style="list-style-type: none"> - Pour la prévention du risque routier « mission » Texte adopté par la CAT-MP le 5 novembre 2003 - Les accidents routiers du travail en Italie | |

Préambule

Les accidents de mission, qui surviennent à l'occasion de déplacements effectués dans le cadre du travail, constituent depuis plusieurs années un sujet de préoccupation majeure pour la Branche AT-MP (accidents du travail - maladies professionnelles) de la Sécurité sociale.

Il s'agit en effet d'un risque grave, à l'origine d'un pourcentage important du nombre d'accidents du travail mortels.

Comme Janus, les accidents de mission ont une double face.

En tant qu'accidents du travail, ils intéressent au premier chef l'entreprise, qui a une obligation de prévention à leur égard, mais aussi les instances qui sont chargées de les indemniser et/ou de les prévenir.

En tant qu'accidents se produisant sur la route, ils concernent également les autorités qui sont chargées de réglementer cet espace public.

Quelles sont les stratégies mises en œuvre dans les différents pays de l'Union européenne pour prévenir ces accidents ?

Comment les pouvoirs publics, les organismes investis d'une mission de prévention des risques professionnels, des associations... coordonnent-ils leurs actions pour mieux lutter contre ces accidents ?

Et quels résultats obtiennent-ils ?

Depuis un certain nombre d'années parfois, plus récemment dans d'autres cas, des branches professionnelles mettent au point des programmes pour aider les entreprises à mieux prévenir les accidents de mission auxquels peuvent être exposés les salariés de leur secteur d'activité.

Des entreprises également, souvent à caractère multinational, se sont dotées de règles précises pour éliminer, ou du moins limiter, les risques d'accidents sur route.

Quels sont ces programmes et ces règles ? Sur quels éléments portent-ils ?

Comment sont-ils mis en œuvre ? et là encore, avec quels résultats ?

Les deux tables rondes organisées dans le cadre de cette Journée-débat préparée par Eurogip avec le concours de la CNAMTS⁽¹⁾ permettront d'apporter des réponses à ces diverses questions.

⁽¹⁾ CNAMTS : Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés

Ouverture de la Journée

Daniel Boguet, Président de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), France

C'est un réel plaisir de vous accueillir aujourd'hui, pour cette journée de débat sur la prévention des accidents de mission en Europe organisée par Eurogip.

Permettez-moi tout d'abord de vous remercier de votre présence, avec une pensée chaleureuse pour nos amis européens. Leur participation enrichira nos débats et élargira notre horizon.

Merci à Rémy Heitz, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière. Sa présence témoigne de l'intérêt que les pouvoirs publics accordent au travail commun que nous accomplissons depuis plusieurs années déjà.

Il y a maintenant presque 4 ans, mon prédécesseur Jean-Pierre Peyricol et la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière signaient une charte nationale pour la prévention du risque routier encouru par les salariés, charte à partir de laquelle s'est organisée une collaboration étroite et fructueuse entre la branche Accidents du Travail de la Sécurité sociale et la Sécurité Routière.

Un comité de pilotage national, créé par arrêté interministériel, présidé par l'excellent Gilles Evrard, directeur des risques professionnels de la CNAMTS, regroupe l'ensemble des partenaires concernés (Sécurité sociale, ministère du Travail, Sécurité routière, Inrs, Inrets). Il a la charge de faire vivre cette charte au quotidien, et il le fait bien.

En ma qualité de responsable de la Commission des accidents du travail, et dans la droite ligne des orientations définies par la charte nationale, j'ai impulsé un débat et proposé aux partenaires sociaux d'adopter un code de bonnes pratiques pour la prévention du risque mission ; ce qui a été fait lors de la Commission du 5 novembre 2003.

Je dois souligner que le texte adopté à cette occasion l'a été à l'unanimité, après plusieurs mois de débat, débat organisé

avec l'ensemble des Comités Techniques Nationaux, donc avec les représentants de l'ensemble des professions, tant pour les employeurs que pour les salariés.

En quelques mots, que dit ce texte ?

Tout d'abord il me semble utile de préciser que son adoption a été rendue possible par la prise de conscience partagée de l'importance et de l'actualité de ce risque, tant du côté des employeurs que du côté des salariés.

Ceci revient à dire que nous sommes, ensemble, prêts à répondre à l'appel solennel lancé par le Président de la République, Jacques Chirac.

Ensemble, et chacun à son poste.

Une obligation pèse directement sur le conducteur salarié : le respect de l'ensemble des règles du code de la route. Sa qualité de salarié ne l'exonère pas de ses obligations de citoyen, dès lors qu'il circule sur l'espace public. Et le texte que nous avons adopté le rappelle sans ambiguïté.

Il y a aussi une obligation qui pèse directement sur l'employeur : mettre en place les mesures de prévention nécessaires. Ces moyens de prévention sont bien réels. Pas seulement pour les grandes entreprises. Le chef d'entreprise dispose de son expérience de prévention concernant l'ensemble des risques professionnels, il peut largement s'inspirer des principes généraux de prévention formulés par la Directive-cadre du 12 juin 1989, nous inscrivant d'emblée dans le cadre de textes européens.

Ces moyens de prévention sont d'abord inspirés par le bon sens : ainsi les chefs d'entreprises doivent

- éviter le risque chaque fois que cela est possible,
- réduire l'exposition à ce risque en choisissant les moyens de déplacements les plus appropriés,
- prendre les mesures nécessaires pour que les véhicules utilisés dans le cadre du travail soient adaptés à la fois au déplacement et à la tâche à réaliser.

Les employeurs sont incités à organiser le travail de manière à limiter autant que faire se peut les déplacements et à prendre en compte les paramètres nécessaires pour un déplacement en sécurité (temps de déplacement adapté à la distance à la

distance à parcourir, météo, état des routes, etc.).

Ils doivent aussi mettre en place des protocoles permettant de communiquer en sécurité – sur ce point je précise la position que nous avons prise : nous préconisons de ne pas utiliser le téléphone dès lors que le véhicule roule.

Enfin, saluons les initiatives de formations spécifiques qu'un certain nombre d'entreprises ou de professions mettent en place. Ces pratiques méritent d'être encouragées, elles contribuent très positivement à la prévention.

S'il appartient à l'employeur de mettre en place ces mesures, il appartient aux salariés de les respecter, de même qu'il leur appartient, je le redis, de respecter les dispositions du code de la route.

L'application au quotidien de ces mesures est un effort constant et nous devons ensemble viser à leur pleine efficacité ... cela en vaut la peine, pour tous...

Vous allez reprendre tous ces thèmes et les approfondir tout au cours de cette journée. Je vous souhaite bon courage. Nous serons attentifs aux résultats de vos travaux. Nous sommes à vos côtés pour faire progresser cette grande cause nationale et obtenir ensemble les résultats indispensables pour rendre la route plus sûre.

.....

Rémy Heitz, Délégué interministériel à la Sécurité routière, France

Comme vous l'avez indiqué dans votre discours, Monsieur le Président, la CNAMTS (direction des risques professionnels) et la Sécurité routière au niveau national, mais aussi les Caisses régionales d'assurance maladie (CRAM) et les Préfectures au niveau local, travaillent ensemble et de manière concertée depuis plusieurs années maintenant sur ce sujet du risque routier du travail.

Ce thème de la prévention du risque routier encouru par les salariés est une question importante pour le

Gouvernement et le prochain Comité interministériel pour la sécurité routière devrait le démontrer.

Comme l'a décidé le gouvernement, lors du Comité interministériel du 18 décembre 2002, le risque routier doit être traité comme un risque professionnel à part entière.

Je note que pour sa part, la CNAMTS s'est largement engagée dans cette voie par l'adoption du code de bonnes pratiques pour la prévention du risque mission lors de la Commission du 5 novembre 2003 ; le rapport d'étape du comité de pilotage CNAM/DSCR pour la prévention du risque routier encouru par les salariés, piloté par M. Gilles Evrard, directeur des risques professionnels et récemment remis au ministre en charge du Travail, M. Fillon. Les conclusions de ce rapport inspireront utilement, je n'en doute pas, les prochaines mesures qui seront arrêtées par le Comité interministériel sur ce sujet.

En 2002, 65 % des accidents mortels du travail sont des accidents de la route (1/3 dans le cadre d'un déplacement mission, 2/3 dans le cadre du déplacement trajet). Pour la même période, et même si nous n'avons pas les mêmes méthodes de comptage, (la Sécurité routière travaillant à partir d'une base déclarative sur l'origine du déplacement), 15 % des tués sur la route interviennent dans le cadre du travail.

Ce sont vraiment des chiffres qui justifient notre collaboration étroite afin de faire reculer ces chiffres inacceptables et dont les pourcentages restent toujours aussi élevés, malgré la forte baisse de l'accidentalité que nous enregistrons depuis près de 20 mois.

Dans le cadre de ce risque « mission », je souhaiterais, sans revenir sur le code de bonnes pratiques que vous avez évoqué et auquel la Sécurité routière adhère totalement, revenir sur les thèmes qui ont pris un caractère de forte actualité avec la loi sur la violence routière du 12 juin 2003 et notamment la mise en application du permis probatoire.

Cette réforme est particulièrement importante pour les jeunes employés, qui ne seront plus titulaires que de 6 points au lieu de 12 et, ceci pendant leurs trois premières années de conduite, deux

s'ils ont obtenu leur permis dans le cadre de l'apprentissage accompagné de la conduite (AAC).

Elle peut toutefois concerner aussi chacun d'entre nous, en cas d'annulation ou d'invalidation du permis de conduire. Un demi-tour du périphérique parisien, où seront installés 8 radars automatisés, en excès de vitesse de 35 km/h, pourra, en effet, suffire pour en arriver à cette situation !

Cette réforme doit nous inciter au strict respect des règles de conduite, au nombre desquelles la vitesse, à l'origine d'un accident mortel sur deux.

Rien ne justifie de risquer sa vie pour « gagner » quelques secondes ou quelques minutes de plus et, comme nous l'indiquons dans notre slogan, « il n'y a jamais de « bonne » raison pour transgresser la règle », notamment pour les limitations de vitesse.

L'entreprise a un rôle important à jouer sur ce point, dans le cadre de sa politique de prévention des risques routiers, au niveau notamment de l'organisation du travail et de la planification rigoureuse des déplacements de ses collaborateurs. Aucun argument n'est en effet recevable, à mon sens, dès lors que l'on met en péril sa propre vie et celle des autres !...

Je salue, à ce titre, l'expérience de certaines entreprises qui s'engagent dans l'équipement de leurs véhicules, à l'aide de limiteur de vitesse ou d'enregistreur des paramètres de conduite. Ces dispositifs, avec le témoin sonore de port de ceinture de sécurité, équiperont les véhicules de l'Etat à compter de 2004. Ils constituent des outils d'aide très importants au respect des règles pour le conducteur.

Un autre point que je souhaite aborder, est celui de l'alcool au volant, à l'origine d'un accident mortel sur trois. Si les occasions de consommer de l'alcool dans la sphère privée et de devoir conduire après sont nombreuses, elles existent également dans le cadre professionnel, par exemple lors des repas d'affaires, ou de « pots », officiel ou non, au sein de l'entreprise.

En ma qualité de magistrat, je ne peux m'empêcher de signaler que la responsabilité de l'employeur pourrait d'ailleurs être mise en cause dans

l'hypothèse d'un accident causé par un de ses collaborateurs sous l'emprise de l'alcool, après que celui ci soit survenu à la suite d'un « pot » organisé par l'entreprise.

Moi même, au regard de ce risque réel, j'ai souhaité que nous procédions de la même façon à la Délégation interministérielle à la Sécurité routière/Direction de la sécurité et de la circulation routière, conscient des risques inhérents à la prise de l'alcool avant la conduite d'un véhicule. Nous devons être également porteurs des principes que nous préconisons : mes services à l'occasion de manifestations festives internes n'offriront plus désormais de boissons alcoolisées. Nous gagnerons ainsi en cohérence et en crédibilité vis-à-vis de tous nos interlocuteurs.

L'Etat et les grandes entreprises publiques ont encore des efforts à faire, la démarche est déjà bien engagée avec les grandes entreprises dans la plupart des secteurs. Un effort important reste toutefois à accomplir pour que cette politique de prévention du risque routier soit diffusée et pleinement prise en compte dans l'ensemble du milieu professionnel, en particulier dans les petites et moyennes entreprises (PME) et les toutes petites entreprises (TPE), et selon une méthodologie adaptée, à définir en commun par les différents acteurs concernés.

Pour la Sécurité routière, le risque routier « mission » est important mais le risque « trajet » l'est également. Les accidents mortels du travail ne sont-ils pas deux fois plus importants pour ce risque trajet que pour le risque mission ?

Je sais bien que dans ce cas, il n'y a pas le même lien de subordination entre l'employeur et l'employé et que ce n'est pas le thème du débat de ce jour.

Il s'agit cependant d'un sujet important sur lequel nous devons continuer à travailler ensemble, tant il est évident que l'organisation du travail dans l'entreprise et les événements intervenant au sein de la structure professionnelle ont des conséquences sur les déplacements trajet.

Je vous souhaite une excellente journée de débat et cette comparaison des divers modes d'intervention entre différents pays européens prévue au cours de ce colloque ne pourra qu'enrichir la collaboration qui

existe en France entre les organismes en charge de la sécurité routière et de la prévention des accidents du travail, même

les pratiques ou les expériences réussies ne sont pas toujours transposables.

Première table ronde

Les stratégies de prévention

Intervenants

- M. Grösbrink, Chef du département Prévention, BG Bahnen, *Allemagne*
- M. Lau, Chef du département Formation, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), *Allemagne*
- M. Bibbings, Conseiller sécurité au travail, Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA), *Grande-Bretagne*
- M. Studer, Ingénieur conseil, CNAMTS, *France*
- M. Studsholt, Ingénieur et chef de projet, Nordjyllands Amt, *Danemark*

Animateur : Marie-Chantal Blandin

Marie-Chantal Blandin

Cette première table ronde est consacrée aux stratégies de prévention du risque « mission » mises en œuvre par les différents acteurs –publics le plus souvent, mais également privés parfois– de plusieurs pays.

L'un des premiers pays en Europe à s'être préoccupé du problème est l'Allemagne.

Nous accueillons aujourd'hui M. Grösbrink, chef du département Prévention de la Berufsgenossenschaft Bahnen (BG Bahnen, association professionnelle d'assurance contre les accidents du travail du secteur des voies de communication) et M. Lau, chef du département Formation du Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR, Conseil allemand pour la sécurité routière) qui, au sein de cet organisme, est le correspondant des BG.

La première question s'adresse à M. Grösbrink : depuis quand les BG s'intéressent-elles à la prévention du risque routier encouru par les salariés ? et qu'est-ce qui est à l'origine de cet intérêt ?

Alfons Grösbrink

Les BG, dont la création remonte à 1886, du temps de Bismarck, ont une mission de réparation et de réadaptation des victimes, mais aussi de prévention des risques. C'est à la fin des années 1970 que les BG se sont intéressées à la prévention du risque routier en entreprise en raison de la

fréquence et de la gravité des accidents de trajet et de mission. A cette époque, on enregistrait chaque année plus de 20 000 décès résultant d'accidents de la route en général ; ce chiffre a été ramené à 6000 en 2003. En ce qui concerne les accidents routiers du travail, il faut souligner qu'ils coûtent cher, plus cher même que ceux qui surviennent en entreprise. Car leur gravité entraîne un taux élevé d'absentéisme dans les entreprises et des coûts importants pour les BG en termes de soins médicaux et de rentes. Toutes ces raisons ont incité les BG à développer la prévention dans ce domaine.

Marie-Chantal Blandin

La stratégie retenue par les BG a été de travailler en étroite collaboration avec le Conseil allemand pour la sécurité routière (DVR). Pourquoi ce choix ?

Alfons Grösbrink

Il existe 35 BG structurées par secteur d'activité. Seule, une BG n'a pas suffisamment de moyens ni de personnel pour mener à bien différentes actions. Nous avons donc envisagé une coopération avec le DVR afin de mettre nos ressources en commun : les BG sont en contact étroit avec les entreprises, le DVR coordonne les actions et se charge des relations avec le public, le monde politique et l'industrie. Les BG, qui

sont d'ailleurs membres du DVR, participent à ses commissions.

Marie-Chantal Blandin

En quoi le DVR était-il intéressé par cette collaboration avec les BG ?

Jochen Lau

Le DVR a été créé en 1969 ; il est composé de 250 membres de droit. Les BG connaissent bien le travail de prévention en entreprise ; il était donc logique qu'une collaboration s'instaure avec elles pour la prévention des accidents de mission et de trajet.

Cette collaboration est effective depuis plus de 30 ans : nous réalisons ensemble des actions ciblées. Cela fait 20 ans maintenant que nous avons lancé la campagne *Sicherheit auf allen Wegen* (La sécurité sur toutes les routes). Chaque BG a un correspondant « risque routier » ; ceux-ci se réunissent deux fois par an pour réfléchir ensemble à leur stratégie de prévention, notamment en direction des entreprises, des écoles...

Marie-Chantal Blandin

Concrètement, quelles actions avez-vous réalisées en commun ?

Alfons Grösbrink

Les activités conjointes sont nombreuses et variées. Nous élaborons en commun des programmes de formation à la sécurité pour des groupes bien spécifiques. Les BG proposent ces formations aux entreprises et apportent un soutien financier à celles qui acceptent de s'engager dans ces formations. Nous mettons aussi en place avec le DVR des programmes spéciaux de conduite destinés notamment aux centres de formation professionnelle, aux jeunes conducteurs, aux débutants. Nous organisons ensemble des conférences sur ce thème en marge des grands congrès et des foires afin de sensibiliser le public.

Jochen Lau

Chaque année, nous organisons une action avec les BG sur un thème central, les jeunes par exemple. Nous bénéficions du soutien du ministère fédéral des Transports, de la Construction et du

Logement qui nous autorise à faire de la publicité : affiches sur les autoroutes, spots publicitaires au cinéma et à la télévision aux heures de grande écoute. Nous utilisons toutes les ressources disponibles pour sensibiliser le public lors de cette campagne annuelle. Nous avons également des programmes de sensibilisation destinés au milieu scolaire car il faut commencer tôt l'apprentissage de la culture de sécurité.

Marie-Chantal Blandin

Pour résumer, l'on peut dire que vous réalisez principalement des actions de sensibilisation au risque routier en général, les BG sous-traitant au DVR les formations destinées aux entreprises qu'elles assurent.

Alfons Grösbrink

Les BG sont partenaires du DVR. Ce dernier est financé quasiment à part égale par les BG (5,5 millions d'euros) et le ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement. Le DVR élabore des programmes de formation en accord avec les BG pour divers groupes cibles et les BG mettent en oeuvre ces programmes dans les entreprises qui leur sont affiliées, c'est à dire par branche professionnelle (construction, métallurgie, chimie, voies de communication...).

Marie-Chantal Blandin

Votre partenariat remontant à la fin des années 1970, on a aujourd'hui suffisamment de recul pour évaluer l'efficacité des actions engagées. Quels résultats concrets avez-vous obtenus ?

Jochen Lau

La réponse à cette question est difficile à donner. Il est, en effet, très délicat de faire une évaluation de l'efficacité des actions que nous avons organisées en raison du nombre important de facteurs rentrant en ligne de compte (conditions météo, chômage...). Il est cependant possible de mesurer le succès d'une action ponctuelle. Il faut malgré tout être prudent. Les indicateurs d'accidents sont mauvais mais des enquêtes permettent de mesurer les effets en matière de réductions de coûts. Nous supposons que ce que nous

avons fait a sans doute eu un effet et certaines mesures peuvent servir de modèles aux entreprises.

Alfons Grösbrink

Actuellement, la mesure du succès de notre politique de prévention ne peut se faire qu'indirectement en considérant le nombre de participants aux actions en faveur de la sécurité routière et l'évolution de la fréquence et de la gravité des accidents de la circulation. Il est effectivement difficile d'évaluer directement l'impact de nos actions parce que la circulation routière met en jeu divers paramètres interdépendants, tels que le véhicule, la route, le conducteur, l'organisation, les prescriptions relatives à la conduite. Le thème de la sécurité routière est mieux ancré dans la conscience populaire que dans les années 1960-1970 grâce aux actions d'information et de motivation et à l'application de mesures répressives (baisse du taux d'alcoolémie, interdiction de téléphoner au volant, par exemple). Les dangers sont actualisés en permanence. Engagées depuis 30 ans, ces actions ont eu un effet positif.

Marie-Chantal Blandin

Quels sont, selon vous, les points forts de la stratégie mise en œuvre ? et dans quels domaines des progrès restent-ils à accomplir ?

Alfons Grösbrink

Le point fort de notre stratégie est le mode de sensibilisation qui permet aux salariés « d'apprendre en faisant » : formations à la sécurité soutenues financièrement par les BG, manifestations en entreprises, simulateurs de conduite fixes et mobiles (pouvant être installés sur les lieux de travail). On enregistre une augmentation du nombre des formations pour la conduite de voitures particulières.

Mais les BG touchent encore trop peu de salariés ; des programmes spécifiques sont mis en place pour sensibiliser les toutes petites entreprises. En outre, il faut faire face à la publicité agressive des constructeurs automobiles, notamment pour les grosses cylindrées, et à la mode de la conduite sportive. Autre élément

négatif : les médias ont tendance à banaliser la prise d'alcool et de drogues. Enfin, les entreprises ne consacrent pas assez de temps à ce sujet.

Jochen Lau

L'un des points forts est le fait que les 35 BG peuvent centraliser des données. Le travail de sensibilisation du public et les actions de coordination sont des éléments positifs. Le thème de la sécurité routière est traité lors de chaque visite d'entreprise. Le coût des mesures de prévention du risque routier donne souvent lieu à discussion, surtout dans les PME ; il faut donc montrer que la sécurité peut être source d'économies. Enfin, on peut envisager une centralisation des programmes ; ainsi la recherche pourrait être regroupée au sein d'une BG, par exemple.

Marie-Chantal Blandin

Au Royaume-Uni, la décision d'agir spécifiquement à l'encontre du risque routier encouru par les salariés est plus récente ; prise en 2000, elle s'est d'abord concrétisée par la constitution d'un groupe de travail chargé de faire des propositions d'actions.

Depuis le début de l'année 2003, les conclusions de ce groupe commencent à être mises en œuvre et les pouvoirs publics ont clairement énoncé que la conduite dans le cadre du travail est un risque professionnel à évaluer et à prévenir comme tout autre risque lié au travail.

Le Health and Safety Executive (HSE, Direction de l'hygiène et de la sécurité) qui est l'un des acteurs principaux de la stratégie mise en œuvre n'a pas pu répondre à notre invitation, mais avec son accord, nous avons convié la Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA, Société royale pour la prévention des accidents) qui a été très active au sein du groupe de travail déjà cité. C'est M. Bibbings qui représente cette organisation.

Roger Bibbings

Je suis conseiller en sécurité au travail à la RoSPA. Cette institution, créée en 1917, comporte deux branches, l'une consacrée au développement d'une

politique de sécurité, l'autre aux services de conseil et de formation. Elle est indépendante des autorités.

Marie-Chantal Blandin

Le Royaume-Uni est l'un des pays d'Europe où, selon les statistiques publiées par l'IRTAD, il y a globalement le moins d'accidents mortels sur les routes. Alors, quels sont les faits qui ont conduit les autorités de votre pays à se préoccuper du problème du risque routier encouru par les salariés ?

Roger Bibbings

Le risque routier ne figure pas dans le peloton de tête des priorités des autorités britanniques, mais il existe au Royaume-Uni un lobby puissant qui s'est fixé pour objectif d'améliorer la sécurité routière. Car, pour ce qui est des accidents de la route impliquant des piétons et des enfants, le bilan est mauvais, comparé à la moyenne européenne. Cependant, on note un progrès puisque, entre 1980 et 1990, on a enregistré une baisse de 40% des accidents de la route mortels alors que le trafic avait augmenté de 40%. Cette évolution s'explique notamment par les améliorations techniques apportées aux véhicules et par le contrôle de la consommation d'alcool et de la vitesse. Des progrès devraient encore être enregistrés car, depuis l'année 2000, une action gouvernementale baptisée *Tomorrow's roads, safer for everyone* (Les routes de demain plus sûres pour tous) est lancée, qui vise, d'ici à 2010, une réduction globale de 40% des accidents de la route graves et mortels. Cette action s'intéresse également aux accidents survenus à l'occasion du travail ; cela a été possible car le même ministre avait à la fois la charge de la sécurité routière et celle de la santé et de la sécurité au travail. Un groupe de travail (la Commission Dykes) a été créé, un débat national a été lancé et un rapport établi. A la question : « Les employeurs doivent-ils mieux gérer le risque routier ? », la réponse a été positive. Mais il faut dire que les employeurs ont du mal à comprendre quel peut être leur rôle dans cette action.

Marie-Chantal Blandin

Quels sont alors les arguments mis en avant pour inciter les chefs d'entreprise à s'impliquer dans la prévention du risque routier encouru par leurs salariés ?

Roger Bibbings

Le HSE et le ministère des Transports ont élaboré ensemble un guide sur le thème du risque routier en entreprise. Les employeurs doivent adapter leur système de management de la santé et de la sécurité pour y intégrer le risque routier encouru par les salariés et procéder à des examens périodiques des stratégies mises au point. Il faut former les responsables pour qu'ils puissent mettre en place une véritable stratégie d'évaluation des risques, y compris pour ce qui concerne les piétons. Dans les années à venir, il ne faudra pas se limiter à appliquer la loi, il faudra aussi mener une action de sensibilisation. La création de l'ORSA (Occupational Road Safety Alliance), qui regroupe 66 organisations, va permettre de promouvoir ce type d'action. Trois grands arguments plaident en faveur de cette politique : le fait qu'aucun employeur ne souhaite que ses salariés soient tués sur la route ; l'argument juridique de la responsabilité de l'employeur ; le coût élevé des accidents de la route, les entreprises ne récupérant que très peu via l'assurance (l'indemnisation va de £1 remboursée pour 8 dépenses à £1 pour 36).

Marie-Chantal Blandin

Comment cette stratégie est-elle mise en œuvre ? en particulier quelles sont les actions réalisées pour atteindre les PME et TPE ?

Roger Bibbings

Le HSE est chargé de décliner les grands axes de la stratégie définie en matière de prévention du risque routier. Il y a beaucoup à faire. Le plus grand problème est de sensibiliser les employeurs et de les convaincre d'adopter une politique de prévention. Car le risque routier constitue la première cause d'accidents liés au travail, mais les accidents routiers du travail ne sont pas comptabilisés par le HSE et il n'existe pas de données précises

sur le nombre de décès. Diverses évaluations donnent un pourcentage d'accidents graves ou mortels représentant entre 1/4 et 1/3 des victimes de la route. Autrement dit, entre 800 et 1000 personnes (automobilistes et piétons) sont tuées sur les routes dans le cadre de leur travail, chaque année.

En ce qui concerne les PME et les TPE, il est déjà difficile de les sensibiliser à la santé et à la sécurité en général ; c'est encore plus difficile pour le risque routier. Ce secteur connaît une forte rotation d'ouvertures et de fermetures. Une solution consisterait à ce que des associations, telle l'ORSA, s'en occupent. Les grandes entreprises devraient également relayer le message ; en effet, plus de 50% des PME et des TPE travaillent avec elles. Un bon moyen également d'atteindre ces entreprises, c'est de le faire par le biais des assurances (système d'assurances privées). Il y a donc de nombreuses voies à explorer pour convaincre les chefs d'entreprise de s'impliquer dans la prévention de ce risque. Il faut, en outre, utiliser tous les médias disponibles.

Je voudrais également souligner le fait qu'il existe une catégorie d'actifs encore plus difficiles à toucher, ce sont les indépendants, qui sont de plus en plus nombreux à utiliser leur véhicule comme outil de travail.

Marie-Chantal Blandin

Quels sont, selon vous aujourd'hui, les principaux freins à la prévention du risque routier encouru par les salariés au Royaume-Uni ?

Roger Bibbings

Il y a deux problèmes importants. D'une part, il faut sensibiliser les employeurs et leur faire comprendre qu'il s'agit d'un risque professionnel « comme les autres » ; d'autre part, il faut convaincre les différents responsables du HSE et de la HSC du rôle déterminant qu'ils ont à jouer pour la prévention du risque routier en entreprise. Or, le HSE est sous la pression du gouvernement pour d'autres dossiers et, de plus, il n'a pas assez de moyens.

Marie-Chantal Blandin

Jean Studer, vous êtes ingénieur-conseil à la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) et, au sein de cet organisme, c'est vous qui êtes chargé du dossier « risque routier ». Nous venons d'entendre la présentation de deux stratégies qui, même si elles visent le même objectif, se fondent sur des principes assez différents et s'appuient sur des acteurs différents. J'ai une question, pas facile, à vous poser : où situez-vous la stratégie française ? autrement dit, en quoi se rapproche-t-elle et se différencie-t-elle de la stratégie adoptée en Allemagne et de celle mise en œuvre au Royaume-Uni ?

Jean Studer

J'ai noté plusieurs points communs entre la stratégie mise en œuvre en France par la CNAMTS et la DISR et celle développée par nos collègues allemands et britanniques.

Tout d'abord apparaît très nettement la nécessité d'apprendre ensemble « en faisant » et de partager les expériences, car les stratégies de prévention du risque routier encouru par les salariés sont complexes compte tenu du caractère spécifique de ce risque : il s'agit à la fois d'un accident de la route (qui intéresse les pouvoirs publics chargés de réglementer cet espace) et d'un accident de travail (qui concerne au premier chef les entreprises ainsi que les organismes chargés de le prévenir).

Un autre point commun est le souci de sensibiliser les PME à la problématique du risque « mission ».

Le débat qui a eu lieu en Grande-Bretagne pour savoir qui devait « porter » la responsabilité de la gestion de ce risque illustre bien toute la complexité du problème. In fine il a été décidé de considérer le risque routier encouru par les salariés comme un risque professionnel à évaluer et à prévenir comme tout autre risque lié au travail.

Le débat qui existe en France est somme toute assez proche de celui qui a eu lieu en Grande-Bretagne. En adoptant le code de bonnes pratiques du 5 novembre 2003, les partenaires sociaux français ont clairement pris position sur la nature du

risque routier et l'ont intégré dans leur champ de compétences.

Les cibles des actions de prévention varient en fonction des pays : l'Allemagne par exemple met l'accent sur la formation à la sécurité routière des jeunes ; cette orientation est conforme à la culture du pays. La France, elle, a choisi de développer les partenariats pour mieux atteindre les entreprises. Partenariat entre l'Etat et la Sécurité sociale en premier lieu pour définir des actions concertées, partenariats entre ces deux partenaires et des entreprises ensuite, partenariats au sein de clubs comme PSRE ou GP2R encore.

Chaque pays, en fonction de son paysage institutionnel et de sa culture, s'efforce de trouver le meilleur compromis possible pour assurer la prévention la plus efficace du risque « mission ».

Le Président Bogue a rappelé que les salariés ont l'obligation de respecter le code de la route et que les employeurs ont l'obligation d'évaluer le risque routier encouru par leurs salariés.

Cette évaluation, et les pistes de prévention sur lesquelles elle débouche, est partie intégrante de l'évaluation des risques professionnels formalisée dans le document unique. Il est intéressant à cet égard que les partenaires sociaux français se soient mis d'accord sur un code de bonnes pratiques pour aider les entreprises dans leur réflexion et dans leur action de prévention du risque routier encouru par les salariés.

Marie-Chantal Blandin

Le dernier intervenant de cette table ronde est Per Studsholt, ingénieur de l'administration du Jutland du Nord, et plus précisément chef du projet « sécurité routière ».

Les pays de l'Europe du Nord sont, en général, réputés pour leurs bons résultats en matière de prévention routière. Quels sont donc les éléments à l'origine de votre action ?

Per Studsholt

L'idée m'en est venue, il y a cinq ans, après avoir lu une étude britannique montrant que les gens roulent moins prudemment lorsqu'ils utilisent un véhicule

de fonction que lorsqu'ils conduisent leur propre voiture. En outre, j'ai failli moi-même avoir un accident avec une personne conduisant un véhicule de société et cette expérience n'est pas étrangère à ma décision d'agir. Dans le département du Jutland du nord, qui représente 1/10 de la superficie du Danemark et qui compte environ 500 000 habitants, les accidents impliquant des véhicules de société de moins de 3,5 tonnes représentent 15% de tous les accidents graves. Et 20% des accidents du travail mortels sont des accidents de la route. Au Jutland, chaque année, 170 personnes sont blessées ou tuées à la suite d'un accident de la route impliquant un véhicule de société de moins de 3,5 tonnes. Pourquoi les chiffres sont-ils aussi mauvais ? Parce qu'avec les fourgonnettes, les risques d'accidents sont multipliés par trois.

Marie-Chantal Blandin

En quoi consiste précisément votre action ?

Per Studsholt

L'un des arguments à faire valoir aux employeurs est que les entreprises se font une mauvaise publicité lorsque leurs chauffeurs « se comportent mal » sur les routes. Le but est d'atteindre les conducteurs par le biais des chefs d'entreprise. Pour obtenir un changement de comportement, il faut montrer les avantages qu'il peut y avoir à changer.

Marie-Chantal Blandin

Qui est concerné par votre action : les entreprises privées ? les organismes publics ?

Per Studsholt

Pour sensibiliser les entreprises et leurs salariés au risque routier, l'administration du Jutland du nord envoie un publipostage aux entreprises de son territoire afin de leur proposer de participer à la campagne. Toutes les entreprises de tous les secteurs sont concernées. La première année, des lettres ont été diffusées auprès des entreprises privées, les années suivantes, auprès des entreprises privées

et de certains organismes publics.
Nous avons largement recours à la publicité. Le matériel qui sert de support à la campagne va des autocollants à apposer sur les véhicules aux affiches à mettre dans les entreprises, en passant par la publicité dans les journaux, à la radio et à la télévision.

Marie-Chantal Blandin

Quels types d'entreprises adhèrent à la démarche ?

Per Studsholt

La campagne vise avant tout les entreprises privées mais les établissements publics et semi-publics ont souhaité participer eux aussi, même si le souci de ne pas perdre de clients n'est pas une priorité pour eux. Nous avons envoyé 10 000 lettres à toutes sortes d'entreprises de taille variable, possédant de 2 à 100 véhicules.

Marie-Chantal Blandin

Et quelles sont les réactions des salariés à cette campagne ?

Per Studsholt

Nous avons envoyé des questionnaires aux entreprises pour savoir comment les salariés réagissaient à cette campagne. L'analyse de ces questionnaires révèle que 80% des salariés qui conduisent dans le cadre de leur profession estiment que l'entreprise doit continuer à participer à cette campagne. Et 60% d'entre eux déclarent conduire plus prudemment depuis le début de la campagne.

Marie-Chantal Blandin

La campagne dure depuis 5 ans ; quels résultats avez-vous obtenus ?

Per Studsholt

Il y a cinq ans, 357 entreprises avaient participé à la campagne ; en 2003, elles étaient 1650, soit 8 120 véhicules et 15 776 chauffeurs. Avant 1999, le nombre de fourgonnettes impliquées dans un accident dans le Jutland du Nord était en moyenne de 350 par an. Depuis 1999, date de démarrage de la campagne, il a fortement diminué, puisqu'il est aujourd'hui de 230 ; ce qui correspond à une baisse

de près de 25% des accidents, soit 43 blessés ou tués en moins, chaque année.

Marie-Chantal Blandin

La campagne est pour l'instant limitée à la province du Jutland. Pourquoi cette limitation ? et y a-t-il des extensions envisagées ?

Per Studsholt

Il est plus difficile d'étendre une initiative régionale à tout un pays que d'appliquer une politique nationale dans une région. Mais trois ou quatre autres régions du Danemark devraient reprendre cette campagne prochainement.

Interventions dans la salle

Christian Felten

J'apprécie le programme danois. Mais la participation à la campagne est purement volontaire. L'expérience montre que les mauvais ne participent pas. Comment toucher les entreprises réticentes, celles qui ne veulent pas prendre part à l'action ?

Per Studsholt

On essaie d'assurer la promotion des « bonnes » entreprises, par exemple en publiant le nom des entreprises qui participent à la campagne dans les journaux. Les entreprises qui ne figurent pas sur la liste courent le risque d'être écartées ; ce qui peut leur faire de la contre-publicité. On met la pression sur ces entreprises pour qu'elles rejoignent les autres.

Ce que nous essayons de promouvoir, ce n'est pas un grand changement dans l'entreprise, c'est plus un changement de mentalité.

Roger Bibbings

Cette expérience est très intéressante. En Grande-Bretagne, au niveau local, il y a beaucoup d'associations, de clubs qui tentent de promouvoir la sécurité routière. Au sein de la RoSPA, ces initiatives sont appuyées dans le cadre de la politique globale. Mais il y a des camionnettes « blanches » sans publicité. Comment faire pour les impliquer ?

Per Studsholt

On essaie d'effrayer les chauffeurs qui conduisent mal. On s'attaque à ce qui est le plus facile et on espère un effet de contagion. Mais il faut reconnaître que dans le cas de location de véhicules, on ne peut rien faire.

Alfons Grösbrink

Je tiens à vous féliciter de cette initiative. En Allemagne, nous avons le problème des coursiers qui roulent vite et qui doivent faire un maximum de courses en un minimum de temps. Certains peuvent même circuler le dimanche et ne sont pas tenus aux règles de vitesse applicables aux poids lourds (on en voit rouler à 160 km/h sur autoroute). Or, ces véhicules ne sont pas faits pour la vitesse. Les BG « gèrent » la situation. Nous espérons pouvoir disposer prochainement d'un texte législatif.

Jochen Lau

J'aimerais savoir quel est le coût de la campagne danoise, car elle peut être une source d'inspiration.

Per Studsholt

Pour une année, le coût est évalué à environ 80 000 euros. Pour ce qui est des fourgonnettes blanches, il faut aller au plus simple pour aller au plus compliqué après.

Yves Gary, CRAM Languedoc-Roussillon, France

Je salue également l'initiative danoise ; l'affichage d'un engagement pour la sécurité est une méthode connue et efficace pour obtenir une modification des comportements. Mais je me pose des questions quant à l'évolution dans le temps des conducteurs concernés si rien d'autre n'est fait dans l'entreprise. En effet, avec un nombre de clients et de chauffeurs constant, une entreprise ne devrait pas pouvoir fonctionner de la même manière, a fortiori si la vitesse des

véhicules est réduite— sans changer la durée ou l'organisation du travail. Je suggère donc de demander aux 1 700 entreprises impliquées d'évaluer ce qui a changé dans leur organisation.

Per Studsholt

Je ne crois pas qu'il y ait eu des changements au niveau quotidien mais la peur de perdre des clients pousse les conducteurs à être de bons ambassadeurs de l'entreprise. Le fait que le chef d'entreprise participe à cette campagne montre qu'il est possible de perdre quelques minutes sur la route pour se rendre chez un client. C'est une occasion de réfléchir. Il n'est pas grave de perdre un peu de temps.

Roger Bibbings

L'un des grands défis pour le sujet qui nous intéresse est de faire travailler ensemble deux secteurs qui n'avaient pas de liens : la sécurité routière et la sécurité au travail. Il y a une nécessité d'interpénétration de ces deux domaines. Cela devrait aussi être le cas au niveau de l'Union européenne. Des initiatives de ce genre doivent être pluridisciplinaires ; c'est un travail d'équipe. L'exemple danois est très encourageant. C'est un complément à ce que font les employeurs.

Jochen Lau

Le problème central est de savoir comment motiver les chefs d'entreprise et les salariés qui conduisent dans le cadre de leur travail pour qu'ils changent d'attitude. Ce qui est séduisant dans l'exemple danois, c'est que la motivation réside dans l'image de marque de l'entreprise - le service au client - et non dans un rapprochement fort avec les accidents. C'est une approche plus générale qu'il faut. On ne peut pas séparer la prévention de la sécurité routière ; il s'agit d'un problème d'ensemble qui a un coût pour l'entreprise et pour les victimes qui souffrent.

Deuxième table ronde

Les actions concrètes de prévention

Intervenants

- Jean-Luc Bourdil, Président du Syndicat national des transports légers (SNTL), *France*
- Christian Felten, Chef du département Substances dangereuses, BG für Fahrzeughaltungen, *Allemagne*
- Nicolas Brocherieux, Consultant and Business Development Manager, Groupe DuPont de Nemours, *France*
- Christian Fosset, QHSE Systems Manager, Schlumberger, *France*
- Philippe Brendel, Directeur Marketing et Communication, Arval PHH, *France*

Animateur : Marie-Chantal Blandin

Marie-Chantal Blandin

Après les stratégies déployées dans quelques pays européens, nous allons nous intéresser aux actions de prévention du risque « mission ».

Ces actions peuvent être réalisées au niveau des branches professionnelles ; deux exemples - l'un allemand, l'autre français - nous seront présentés, qui concernent le secteur des transports, notamment du transport léger.

Des entreprises ont, elles aussi, élaboré, depuis un certain nombre d'années d'ailleurs, des plans de prévention du risque routier encouru par les salariés ; deux d'entre elles, de taille multinationale, nous exposeront leur programme.

Enfin nous terminerons par la présentation d'une action, un peu particulière, qui vient de démarrer dans une entreprise de location et gestion de flottes automobiles.

M. Bourdil, vous êtes le Président du Syndicat national du transport léger (SNTL). Concrètement quelles activités regroupe votre syndicat ?

Jean-Luc Bourdil

En tant que président du SNTL, je dispose d'une expérience pratique du transport routier pour les véhicules de moins de 3,5

tonnes. Le syndicat représente 35 000 personnes travaillant dans 14 à 15 000 entreprises de tailles diverses, dont 1 200 entreprises de courses (avec véhicules de 4 et 2 roues) exerçant leur activité en zone urbaine.

Marie-Chantal Blandin

Quand on entend coursier, une image vient spontanément à l'esprit : celle du jeune, un peu fou, sur sa moto qui prend ses aises avec le code de la Route. Cette image est sans doute caricaturale mais ne reflète-t-elle pas quand même un peu les caractéristiques des salariés de ce secteur ?

Jean-Luc Bourdil

Le syndicat est conscient de cette image d'Épinal. La principale caractéristique de ce métier est le travail dans l'urgence car les flux sont tendus. Mais urgence ne signifie pas précipitation. L'âge moyen des salariés du secteur est de 35/37 ans ; ce sont des personnes qui ont le sens des responsabilités. En outre, coursier, c'est un vrai métier.

Marie-Chantal Blandin

Les conditions de travail des coursiers ne sont pas faciles ; elles sont très liées à la

demande, je dirais même plus, à la pression des clients. Ce qui ne doit pas être sans incidence sur les accidents.

Jean-Luc Bourdil

Il faut effectivement gérer les exigences et les pressions du client. Mais l'urgence peut aussi être synonyme d'organisation. Il y a 3 ans, un ingénieur de la CRAMIF s'est intéressé à notre secteur et son projet d'étude a été validé par la CNAMTS et des ergonomes. Cet ingénieur a analysé comment fonctionnent les sociétés de courses ; notre objectif est de mettre en place un système d'organisation qui permette de gagner du temps tout en réduisant la vitesse, en choisissant le trajet le plus court, par exemple.

Marie-Chantal Blandin

Que vous a appris cette étude ?

Jean-Luc Bourdil

En tant que professionnels du secteur, nous pressentons les choses mais l'étude nous a permis de les appréhender de façon objective. L'un des volets consistait d'ailleurs à collecter des statistiques précises sur les risques de la profession. Un autre portait sur les situations à risques et la façon dont elles sont gérées par ceux qui roulent, mais aussi par ceux qui, au bureau, gèrent le trafic, car il faut savoir apprécier le degré d'urgence et décoder ce que veut le client.

Marie-Chantal Blandin

Le mode de rémunération des coursiers ne génère-t-il pas une certaine prise de risques ?

Jean-Luc Bourdil

C'est une question redoutable. La rémunération est constituée d'un fixe, conformément à la convention collective des transports, complété par un supplément qui est à la fois un gage d'efficacité, d'expérience, mais en aucun cas une prime à la vitesse. Si bien que je peux affirmer que, globalement il n'y a pas de lien entre le risque et le mode de rémunération. D'ailleurs, paradoxalement, le risque est plus présent dans les 4 roues que dans les 2 roues. Bien sûr le personnel roulant, sous la pression du

client, peut perdre de vue les consignes de sécurité, mais il nous appartient de lui permettre d'acquérir par des actions d'information et de formation, une culture de prudence qui, seule, permettra de prévenir la prise de risque, et donc l'accident.

Marie-Chantal Blandin

Quelles suites aura l'étude ? et quels résultats escomptez-vous ?

Jean-Luc Bourdil

Dans un premier temps, il va falloir objectiver les résultats de l'étude. Par exemple, nous allons analyser les cas concrets d'accidents pour mieux connaître les facteurs de risque, afin de mieux les prévenir. Notre métier est réactif, il requiert le sens des responsabilités et un engagement fort. Et quand un ergonome souligne la dignité du secteur –comme cela a été le cas– il fait plus avancer les choses que la contrainte.

Marie-Chantal Blandin

Nous restons dans le secteur des transports, puisque M. Felten vient de la Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF, association professionnelle d'assurance contre les risques professionnels pour le secteur des transports).

Quels types d'entreprises assure la BG Fahrzeughaltungen ?

Christian Felten

La BGF est l'organisme d'assurance et de prévention des risques professionnels de la branche des transports routiers. Elle est l'une des 35 BG dont a parlé M. Grösbrink ce matin ; elle couvre des entreprises très différentes, comme les chauffeurs de taxi, les ambulanciers, les coursiers, bref toutes les entreprises qui utilisent des véhicules de moins de 3,5 tonnes, mais aussi toutes les autres entreprises de transports. Au total 170 000 entreprises sont membres de la BGF ; ce qui représente 1 400 000 salariés assurés dont 260 000 dans le secteur du transport léger (véhicules de moins de 3,5 tonnes).

Marie-Chantal Blandin

Quels sont les accidents les plus

fréquents ? et les accidents les plus graves ? et quelles sont les causes de ces accidents ?

Christian Felten

En 2002, 65 000 accidents du travail ont été enregistrés par la BGF ainsi que 6 000 accidents de trajet. Les accidents de la route représentent 10,6% du total de ces accidents, mais 32,7% surviennent dans les entreprises qui utilisent des véhicules de moins de 3,5 tonnes. Les professions qui ont les plus forts pourcentages d'accident sont les auto-écoles, les taxis et les loueurs de voiture ; à l'inverse les services funéraires sont les plus sûrs.

Pourquoi y a-t-il proportionnellement plus d'accidents dans les entreprises utilisant des véhicules de moins de 3,5 tonnes que dans celles qui utilisent des véhicules de plus de 3,5 tonnes ? Dans la plupart des cas, il s'agit de PME dans lesquelles l'organisation n'est pas excellente, les conducteurs peu, voire pas, formés, le stress important et qui connaissent une forte rotation du personnel ; enfin, ces entreprises font surtout du transport interurbain.

Marie-Chantal Blandin

Quelles mesures la BGF a-t-elle adoptées pour réduire le nombre et la gravité des accidents ?

Christian Felten

La BGF a mis en place un système de subventions : les entreprises perçoivent 50 euros pour chaque formation délivrée à un conducteur de véhicule de moins de 3,5 tonnes. Le montant total des subventions versées s'élève à 500 000 euros par an. Mais nous avons mis en place d'autres actions, parmi lesquelles un service de consultation pour accompagner les formations.

Marie-Chantal Blandin

Pouvez-vous nous en dire plus sur le volet « Formation des chauffeurs » ?

Christian Felten

Une formation-type dure 1,5 jour. Le premier jour est consacré à la maîtrise de la conduite dans des situations extrêmes, avec 1 à 2 heures de théorie avant de

passer à la pratique. La conduite en terrain difficile est simulée ainsi que des chocs frontaux. La demi-journée suivante est consacrée à la conduite défensive.

Parallèlement, une action de conseil est réalisée en entreprise, qui porte sur l'élaboration des mesures de prévention à prendre en ce qui concerne l'organisation du travail.

La BGF est également très présente dans les salons, manifestations et expositions ; elle dispose d'un simulateur de tonneaux qui est fréquemment utilisé dans ce cadre. Par ailleurs, elle organise des séminaires, publie des brochures, réalise des films et DVD pour certains secteurs (taxis par exemple) ou sur des thèmes spécifiques comme l'alimentation et la fatigue chez les conducteurs.

Enfin, elle réalise des campagnes sur certains sujets ; par exemple sur le bouclage de la ceinture de sécurité.

Marie-Chantal Blandin

Avez-vous déjà pu constater des résultats quant à l'efficacité des mesures proposées ?

Christian Felten

D'une façon générale, les actions de prévention mises en œuvre sont suivies d'une évaluation ; ce qui permet de les affiner, le cas échéant, en fonction des résultats de l'évaluation.

Les campagnes sont bien perçues et acceptées par les assurés ; et les résultats sont encourageants, car tous les indices sont à la baisse pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes : qu'il s'agisse du nombre d'accidents par milliard de kilomètres parcourus (-7,9%), des accidents par 1 000 conducteurs (-0,7%) ou des accidents du travail (-1,8%). La baisse de la consommation de carburant, qui a été de 9,4%, est en outre un argument efficace pour faire passer le message.

Marie-Chantal Blandin

Merci, M. Felten, pour cette présentation qui complète celle de M. Bourdil. Nous avons pu noter des ressemblances, mais aussi des différences, dans vos deux approches.

Nous accueillons maintenant M. Fosset du

Groupe Schlumberger et M. Brocherieux du Groupe DuPont de Nemours. Deux très grandes entreprises donc, qui ont, l'une et l'autre, mis au point des programmes de prévention pour supprimer, ou du moins réduire, le risque routier encouru par leurs salariés.

Le plan de prévention de Schlumberger a été élaboré il y a 12 ans. Pour quelles raisons ? et en quoi consiste ce plan ?

Christian Fosset

Schlumberger est une entreprise qui emploie 78 000 salariés de plus de 140 nationalités et qui est présente dans 100 pays. L'engagement de l'entreprise envers la technologie et la qualité est à la base de l'avantage compétitif de Schlumberger. Sa détermination à dégager des profits importants est la pierre angulaire de son indépendance d'action et de sa croissance pour l'avenir.

Pourquoi un programme sur le risque routier en entreprise ? Tout simplement parce que la conduite constitue le risque le plus important chez Schlumberger, comme dans les autres compagnies pétrolières d'ailleurs ; il représente 40 % des accidents du travail mortels, soit de 9 à 17 par an en moyenne sur les 5 dernières années. Notre objectif est d'arriver à 0 accident mortel de conduite. Des programmes globaux ont donc été mis en place afin de faire baisser ces taux, avec notamment l'introduction d'une politique spécifique de conduite et d'un concept développé en interne : la culture de sécurité doit être présente 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Tous les accidents sont analysés, qu'il s'agisse des accidents de trajet, des accidents touchant les véhicules Schlumberger ou les véhicules des clients. La politique de conduite passe par la formation et une action sur les compétences. La formation doit permettre au conducteur de maîtriser les conditions particulières de circulation dans les pays (sable, routes glissantes ou gelées...). Elle comporte également un axe de conduite « défensive » visant à élever la sensibilisation de tous les conducteurs. Ces formations sont également dispensées aux sous-contractants. Elles ont permis de faire baisser le nombre

d'accidents de mission (survenus dans le cadre du travail), mais pas les accidents de la route survenant lors de déplacements privés. Dorénavant, la formation à la conduite est obligatoire pour tous les salariés et l'entreprise l'a même étendue aux membres de leur famille.

La gestion des trajets est un autre axe de la politique Schlumberger. Tous les déplacements sont étudiés : leur nécessité (n'y a-t-il pas d'autres solutions, par exemple la vidéoconférence, ou d'autres moyens de transport possibles ?), leurs dangers et leur longueur... ; in fine c'est le manager qui décide.

Enfin, des mesures ont été prises en ce qui concerne les équipements « sécurité », voire la conception des véhicules : ceintures trois points sur tous les véhicules, ABS et airbags, protection anti-tonneaux sur les véhicules à 4 roues motrices et abaissement du centre de gravité sur les gros camions.

Par ailleurs, l'entreprise a fixé un certain nombre de règles, comme l'interdiction d'usage du téléphone portable pendant la conduite et de la consommation de substances nocives, le respect des règles locales en matière de vitesse et de temps de conduite. Les véhicules sont équipés de « boîtes noires » et le non-respect des règles entraîne le licenciement.

Pour faire adhérer l'ensemble du personnel à cette politique, une formation sur les comportements est prévue pour 2004.

Marie-Chantal Blandin

M. Brocherieux, la politique de DuPont de Nemours dans le domaine de la sécurité routière présente sans doute des points communs avec celle de Schlumberger. Comment se décline-t-elle ?

Nicolas Brocherieux

Chez DuPont de Nemours, la politique de sécurité a 200 ans puisqu'elle remonte à 1811, année au cours de laquelle les premières règles ont été établies. Un principe important est que la sécurité est de la responsabilité de la hiérarchie. L'engagement de DuPont de Nemours envers la sécurité routière date de la fin des années 1960, et la nécessité est vite apparue de faire appliquer les mêmes

mesures de sécurité durant le travail et durant les déplacements privés.

Nous postulons que tous les accidents peuvent être évités et ce, grâce à la responsabilité de l'encadrement et à l'implication du personnel dans la sécurité. La formation est donc un élément essentiel dans notre politique de sécurité, y compris à l'égard des intérimaires. Travailler en sécurité est l'une des conditions de l'emploi : il faut donc éviter les risques et en cela la prévention des accidents est une bonne chose pour l'activité économique de l'entreprise.

Ce qui compte, c'est d'arriver en sécurité à son travail. Pour ce faire, il faut évaluer les besoins du voyage, être vigilant quant au mode de transport et bien choisir le véhicule.

La prévention n'est jamais acquise ; c'est la raison pour laquelle nous étudions systématiquement chaque accident, pour tirer des enseignements de cette analyse.

Notre politique de prévention du risque routier fait d'ailleurs l'objet d'une étude coûts / bénéfiques. Les coûts - la formation, le temps consacré à l'analyse des accidents / incidents, aux statistiques - sont mis en balance avec les bénéfiques : éthique de l'entreprise, meilleure utilisation des véhicules de société, modification du comportement des salariés en dehors du travail.

Marie-Chantal Blandin

Dans son Introduction ce matin, M. Boguet rappelait les obligations qui pèsent sur le conducteur salarié, notamment le respect du Code de la route. Comment vos sociétés se positionnent-elles à cet égard ?

Christian Fosset

L'entreprise impose des obligations qui vont au-delà du code de la route. Ainsi le taux d'alcoolémie est de 0 ; en cas de consommation d'alcool, le salarié doit s'abstenir de conduire.

Nicolas Brocherieux

Il en est de même chez DuPont de Nemours. D'une façon générale nous suivons les performances de tous les salariés dans le domaine de la sécurité routière.

Marie-Chantal Blandin

J'imagine que ces règles de conduite sont valables à l'échelle mondiale. Rencontrez-vous des réticences, ou des difficultés, à les faire appliquer dans certains pays ?

Christian Fosset

Schlumberger réussit à faire appliquer ces règles dans le cadre du travail mais pas dans la sphère privée. L'entreprise a instauré une culture de sécurité qui est bien acceptée pendant le travail. Mais quand les salariés sortent de l'entreprise, ils ne mettent pas leur ceinture... C'est la raison pour laquelle une nouvelle formation axée sur les comportements sera proposée en 2004.

Nicolas Brocherieux

Pourquoi les gens conduisent-ils différemment à titre professionnel et à titre privé ? C'est une vraie question, mais nous pensons qu'il est possible de changer les choses. D'ailleurs, dès les années 50, une sensibilisation du personnel a été engagée en ce sens. Faire évoluer les comportements individuels suppose de développer une culture de sécurité et d'exemplarité. Faire comprendre les règles de sécurité et faire admettre leur légitimité sont les deux axes autour desquels des actions de formation peuvent être réalisées.

Marie-Chantal Blandin

M. Brendel, vous êtes le Directeur Marketing et Communication d'Arval PHH, l'une des plus importantes entreprises européennes de location et gestion de flottes automobiles. Votre activité consiste donc à louer à des entreprises des véhicules qui seront utilisés par leurs salariés.

Philippe Brendel

Arval PHH est une filiale de BNP Paribas, spécialisée dans la location longue durée de véhicules automobiles aux entreprises. Un contrat de location longue durée est un contrat par lequel un loueur met à la disposition d'une entreprise un véhicule pour une durée, un kilométrage et des services donnés en contrepartie d'un loyer mensuel. Les services qui accompagnent le contrat de location peuvent être très

nombreux : entretien, assistance, voiture relais, pneumatiques, carte carburant et assurance. Arval PHH est installé dans 16 pays et gère une flotte de 610 000 voitures, dont 180 000 voitures en France. 3 500 collaborateurs travaillent pour Arval PHH en Europe, dont 900 en France.

Marie-Chantal Blandin

Si ce n'est pas dévoiler des secrets commerciaux, quelles sont les caractéristiques de vos clients ?

Philippe Brendel

Arval PHH compte entre 5 et 6 000 clients qui louent de 1 à 23 000 voitures. France Télécom est l'un d'eux ainsi que des entreprises de construction, des services, des entreprises pharmaceutiques et du secteur bancaire. Quasiment toutes les branches professionnelles sont représentées.

Marie-Chantal Blandin

Aujourd'hui la sécurité routière est l'un des éléments de l'offre de services de votre société aux entreprises. Comment en êtes-vous arrivés là ?

Philippe Brendel

Pour des raisons financières qui tiennent au montant des primes d'assurance et au fait que la voiture utilisée à des fins professionnelles est de plus en plus considérée comme un outil de travail, nos clients sont de plus en plus nombreux à nous demander de les aider dans la mise en place d'une politique de prévention des risques routiers professionnels.

Arval PHH est, lui-même, attaché à tout ce qui a trait à la sécurité et au bien-être de ses collaborateurs. Nous avons donc décidé l'année dernière de répondre aux demandes de nos clients et de leur proposer un soutien dans ce domaine. Mais nous ne voulions pas faire un « coup de pub » comme cela est souvent le cas dans le domaine de la sécurité routière. Nous avons donc décidé de travailler sur nous-mêmes afin d'acquérir l'expérience et la crédibilité nécessaires ; nous avons commencé par faire une analyse préalable détaillée de notre propre sinistralité sur deux années.

Parallèlement, nous avons signé avec la DSCR et la CNAMTS une charte dans laquelle nous nous engageons à respecter la méthodologie préconisée par ces deux organismes et à promouvoir une politique de prévention auprès de nos clients.

Marie-Chantal Blandin

Votre action dans le domaine de la sécurité routière, en quoi consiste-t-elle concrètement ?

Philippe Brendel

A partir de l'analyse des sinistres, nous avons opté pour une stratégie à double détente : dans un premier temps, mettre en œuvre des actions immédiates et peu coûteuses en vue de réduire de 30%, entre 2003 et 2005, le nombre et la gravité des accidents dans lesquels sont impliqués nos véhicules et nos collaborateurs, dans un deuxième temps procéder à l'analyse de l'organisation de l'activité pour traiter au fond les éventuels dysfonctionnements qui pourraient être générateurs d'accidents.

Au titre du premier objectif, nous avons défini toute une série de mesures, par exemple au moment de la remise d'un véhicule, chacun de nos collaborateurs reçoit une liste de conseils à respecter : interdiction d'utilisation du téléphone portable en situation de conduite ; obligation de prendre des moyens de transport alternatifs dans le cas de longs trajets. ; obligation d'emprunter les autoroutes lorsque cela est possible ; recommandation d'effectuer des pauses toutes les 2 heures ce qui donne l'occasion de gérer les appels téléphoniques.

Nous poursuivons notre travail d'analyse interne de la sinistralité : chaque conducteur reçoit un constat amiable pré-rempli accompagné d'un document d'analyse du sinistre à compléter obligatoirement avec le supérieur hiérarchique. Par ailleurs, des actions de sensibilisation et de formation sont proposées aux multi-accidentés. Nous cherchons également à responsabiliser les conducteurs, en mettant à leur charge une partie de la franchise pour les accidents dont ils sont responsables ou par tiers non identifié. Enfin nous profitons de la

campagne actuelle du gouvernement contre l'alcoolisme pour distribuer un alcootest à tous les collaborateurs de l'entreprise.

Marie-Chantal Blandin

Pouvez-vous déjà dresser un premier bilan de votre action ?

Philippe Brendel

En 2003, avant même que nous ne mettions en place les premières mesures, le taux de sinistralité a baissé de 30%. Comme quoi, dire que l'on surveille mieux les choses peut déjà avoir un impact.

Les mesures mises en place sont des mesures de bon sens, peu coûteuses, et nous en attendons de bonnes retombées économiques et humaines, d'autant que nous communiquons régulièrement sur nos actions et leurs résultats. Mais ne rêvons pas non plus, nous sommes convaincus que c'est un travail sur le long terme que nous avons entrepris et que les seules actions sur les conducteurs ne suffisent pas. C'est pourquoi nous allons nous intéresser maintenant à la deuxième phase du projet : l'analyse ergonomique du travail.

Forts de cette expérience, nous allons lancer un nouveau service d'accompagnement de démarche de prévention des risques routiers pour nos clients au sein d'Arval PHH Consulting, notre structure de conseil, et cela dès les prochaines semaines.

Marie-Chantal Blandin

Que faut-il attendre des nouveaux outils d'aide à la navigation (du style GPS) en termes de sécurité routière ?

Philippe Brendel

Il est, en effet, un peu paradoxal d'interdire le portable et d'installer le GPS dans les véhicules. Mais, quand l'outil est maîtrisé, c'est un réel plus pour la sécurité, mais après l'apprentissage.

Marie-Chantal Blandin

Les camionnettes, semble-t-il, seraient assez souvent sous-équipées du point de vue de la sécurité. Comment se positionne votre société sur ce problème ?

Philippe Brendel

Une étude a été effectuée, qui montre effectivement que les véhicules légers ne sont pas toujours bien équipés. Nous avons mis en place un observatoire qui classe les véhicules en fonction de leur équipement : la présence d'ABS, d'Airbag, de climatisation, d'une direction assistée... permettent d'obtenir des étoiles ; seuls 5% des véhicules disponibles sur le marché obtiennent les 5 étoiles. Cette liste sera publiée d'ici à la fin de l'année 2003. Il y a un travail important de sensibilisation à faire auprès des entreprises qui choisissent souvent en fonction du moindre coût. Une autre solution serait de ne proposer que des utilitaires 5 étoiles.

Marie-Chantal Blandin

Arval PHH a signé une charte d'engagement avec la CNAMTS et la Sécurité routière. Pourquoi cette démarche ? à quoi vous engagez-vous ? et qu'en attendez-vous ?

Philippe Brendel

Cette charte est importante pour Arval PHH car elle va nous permettre de mener à bien notre politique de prévention. Nous nous engageons à promouvoir une politique de prévention auprès de nos clients. Pour des raisons d'humilité, car nous ne sommes pas spécialistes du domaine, nous avons d'abord voulu apprendre et écouter. La charte comporte des applications, des méthodes pour travailler sur l'environnement du conducteur et sur le conducteur lui-même.

Interventions dans la salle

Jean-Louis Peralta, Ergonomie Conseil et Groupement des Préventeurs du Risque Routier – GP2R

Je suis admiratif des actions présentées. Mais j'aimerais savoir jusqu'à quel point l'accent est mis sur la responsabilité du conducteur alors que celui-ci est sous la subordination de son employeur. Avez-vous le sentiment que les principes de prévention ont été véritablement intégrés ? Arval PHH a-t-il envisagé de recommander des analyses et d'adopter des démarches ergonomiques, pour aller plus loin ?

Philippe Brendel

Deux temps d'action, pas forcément simultanés, ont été identifiés pour notre plan de prévention :

- tout d'abord, des mesures qui touchent directement le salarié conducteur,
- puis, des mesures qui concernent l'organisation du travail et plus profondément l'entreprise.

La démarche ergonomique a donc sa place ; certains clients sont d'ailleurs demandeurs d'une telle démarche qui pourrait se faire dans une structure spécialisée qu'Arval PHH envisage de créer. Mais une telle démarche ergonomique n'est pas encore appliquée chez Arval PHH.

Nicolas Brocherieux

L'ergonomie est intégrée à nos actions et a pleinement sa place dans la démarche : des audits de compréhension par exemple sont réalisés pour vérifier la bonne perception des actions. Cette dimension ergonomique est d'ailleurs de plus en plus souvent prise en compte dans nos actions de prévention.

Christian Fosset

Schlumberger fait également appel à l'ergonomie dans la conception de ses outils, par exemple pour réduire le stress des utilisateurs.

Jean-Luc Bourdil

Le recours à l'ergonomie est effectivement intéressant, mais il faut être prudent : le risque de l'abstraction et de la conceptualisation existe et il ne serait pas opportun qu'il fragilise des réflexes de sécurité, certes intuitifs mais efficaces.

Jean-Pierre Mouchette, Sita Lorraine, France

Le Groupe Sita (Division Propreté de SUEZ Environnement) emploie 17_000 personnes, dont 580 en Lorraine. Notre flotte est composée de 280 véhicules lourds et 120 légers.

En tant que délégué à la prévention routière, je m'efforce de faire passer le message « prévention » à tous nos collaborateurs et à certains de nos clients ; il me paraît nécessaire de ne jamais interrompre le discours de rappel des

notions de prévention vis-à-vis des collaborateurs de l'entreprise. Le respect de la législation, le professionnalisme de chacun et les différents protocoles de sécurité permettent d'assurer une satisfaction réciproque.

Fumer ou manger au volant est interdit, de même que la consommation d'alcool, de drogues ou de médicaments. Les médecins ont certainement un rôle important à jouer à cet égard.

Par ailleurs, il faudrait que certains équipements de sécurité (gilet réfléchissant, trousse de secours, extincteur, triangle...) soient fournis d'office avec le véhicule ; cette obligation devrait peser sur les constructeurs et non sur les employeurs.

Enfin, je m'étonne qu'il n'ait pas été question des véhicules poids lourds au cours des différentes présentations.

Marie-Chantal Blandin

C'est un choix délibéré de la part des organisateurs, les conditions de travail des chauffeurs routiers faisant l'objet d'une réglementation détaillée. En revanche, nous avons voulu mettre l'accent sur les accidents de mission impliquant des chauffeurs de véhicules légers ou des salariés dont la fonction première n'est pas la conduite.

Christian Fosset

Je suis d'accord avec l'idée que les équipements de sécurité devraient être fournis d'office avec le véhicule.

France Rodriguez, ISS, France

Je déplore que l'on ne parle que de répression au cours de cette rencontre, alors qu'il faudrait promouvoir la prévention. Sanctionner le salarié qui ne respecte pas le Code de la route revient à prévoir une double peine. Par ailleurs, l'alcoolisme étant une maladie, ne faudrait-il pas mieux aider la personne à sortir de sa dépendance plutôt que la licencier ?

Le cas s'est produit dans mon entreprise : après une longue discussion avec le PDG, la personne concernée a bénéficié d'un accompagnement thérapeutique, d'une formation et a ainsi pu obtenir un emploi qui lui a redonné confiance. Il

conviendrait donc que les organismes de prévention se préoccupent également de la mise en place de mesures d'accompagnement, car la répression n'apporte pas de solution positive à long terme.

Marie-Chantal Blandin

Il faut faire la différence entre l'alcoolisme, qui est effectivement une maladie, et la consommation occasionnelle d'alcool lors de repas d'affaires ou de pots. Le médecin du travail a un rôle essentiel à jouer à l'égard du malade alcoolique, mais l'entreprise est concernée, sa responsabilité peut même être engagée, par la consommation occasionnelle d'alcool.

Jean-Pierre Mouchette

80 % des accidents liés à l'alcool sont le fait de buveurs occasionnels.

Nicolas Brocherieux

Je ne pense pas avoir trop parlé de répression.

Christian Fosset

Une entreprise a le droit d'avoir ses règles.

Marc Gaillard, SARM, France

Je m'étonne que les responsables de l'Équipement ne soient pas invités à cette rencontre ; il faudrait associer les DDE aux travaux des CRAM.

Rudolf Krupp, BAST, Allemagne

Je représente un institut de recherches fédéral allemand, implanté à Bergisch Gladbach près de Cologne, qui travaille pour le ministère des Transports. J'ai suivi ces discussions avec intérêt et je m'étonne que les gens aient peur de la répression. Pourquoi n'y aurait-il pas de sanctions ou de licenciements quand les salariés n'ont pas respecté la règle ? Il est plus intéressant pour les entreprises de faire respecter la règle que de mettre en œuvre de nombreuses actions au niveau technique. 90% des accidents sont liés au comportement ; il faut être conséquent jusqu'au bout et je trouve logique qu'il y ait des sanctions à l'égard de ceux qui ne respectent pas les règles.

Dominique Maitre, CRAMIF, France

Faut-il d'abord s'occuper du conducteur ou de l'organisation du travail ? Pour être efficace, il faudrait que l'entreprise mette en place les mesures générales d'organisation en parallèle avec les mesures concernant les salariés.

Nicolas Brocherieux

La dimension du comportement est fondamentale, mais elle ne dispense pas d'agir sur l'organisation.

Michel Martineau, Ministère de l'Équipement, France

L'équipement des véhicules, notamment d'entreprises, est un élément important pour la sécurité routière. Il faut développer l'installation de dispositifs qui aident le conducteur à respecter les règles du code de la route, comme limiteur de vitesse ou le témoin de port de la ceinture de sécurité par exemple. Un éthylotest devrait être aussi mis à disposition systématiquement dans chaque véhicule.

Philippe Brendel

Nous mettrons à disposition des éthylotests quand ils seront moins chers.

Georges Cristini, Le cercle bleu, France

A un moment où il est question de la responsabilisation des conducteurs, j'aimerais présenter brièvement l'association que je préside : le Cercle bleu. Notre objectif est aussi de responsabiliser les automobilistes et de les faire se positionner sur une question fondamentale : le don d'organes. Nous ne militons pas pour ou contre ce don, mais pour que les personnes se déterminent par rapport à ce sujet. Afficher un cercle bleu sur sa voiture veut dire : j'ai pris position.

Laurent van Belleghem, Ergonome, France

J'aimerais revenir à la question du comportement et à l'ergonomie. On a dit que 80% des accidents étaient dus au comportement. Cette affirmation est nécessairement un raccourci, qui s'appuie sur la partie négative du travail, lorsque l'accident a lieu. On peut aussi adopter le point de vue inverse, et chercher à comprendre la partie positive du travail et

constater qu'il y a, finalement, peu d'accidents au regard des risques encourus. C'est aussi à cause, ou plutôt grâce aux comportements. Cela signifie que les opérateurs, dans le cours de leur activité de travail, améliorent leurs compétences et adoptent des comportements de prudence. L'accident survient quand les opérateurs, dans certaines situations à fortes contraintes,

sont obligés de baisser la garde ou d'abandonner ces savoir-faire de prudence. La prévention, pour l'ergonomie, consiste alors à favoriser le développement de ces compétences, de ces savoir-faire de prévention, et, surtout, à favoriser les conditions, dans l'entreprise, permettant d'anticiper les situations de débordement. C'est un enjeu pour l'organisation et le management.

Clôture de la journée

Gilles Evrard, directeur des risques professionnels, (CNAMTS), France

Conclure est toujours un exercice difficile. Mais y a-t-il lieu de tirer des conclusions à l'issue de cette journée qui avait pour objectif de faire partager des réflexions et des expériences ? Je note plutôt une volonté générale de prolonger les échanges et la discussion.

Je me contenterai donc de vous faire part de quelques observations que j'ai faites au fil de la Journée.

Tout d'abord, il apparaît clairement que la prévention du risque routier encouru par les salariés est une affaire complexe, plus encore que d'autres auxquelles nous avons l'habitude d'être confrontés. Elle concerne en effet l'utilisation du domaine public, ce qui n'est pas le cas d'une situation de travail habituelle ; elle doit en outre prendre en compte, sans doute plus encore que dans d'autres cas, les comportements individuels.

Des présentations des différents intervenants se dégagent plusieurs constats communs à nos pays. M. Bibbings a bien souligné le fait qu'il faut faire travailler ensemble deux communautés : celle de la sécurité routière et celle de la sécurité au travail, qui ont, chacune, une culture différente. Cette mise en commun d'expériences et de pratiques n'allait pas de soi a priori, en France comme dans les autres pays. Mais il est intéressant de noter qu'en dépit des difficultés, ce travail collectif a pu déboucher sur des actions concertées et sur un rapprochement des pensées.

Un autre point de convergence, même si le sujet n'a été que peu évoqué aujourd'hui, concerne les statistiques relatives aux accidents de mission. On note dans la plupart de nos pays des carences dans les systèmes d'enregistrement des données qu'il conviendra de combler afin de mieux appréhender la situation réelle. En France, le Comité de pilotage national s'est attelé à cette tâche ; il doit poursuivre ses

travaux en utilisant des concepts qui soient compris de tous.

Parmi les axes de prévention évoqués lors de la Journée, j'ai relevé la volonté d'éviter le risque quand cela est possible et de le réduire, notamment par l'équipement des véhicules, l'organisation du travail et des déplacements, la rationalisation des trajets, la définition de règles en ce qui concerne l'usage du téléphone... Et le rôle primordial de la formation des salariés pour une meilleure prévention des accidents a été souligné par quasiment tous les intervenants. Tous ces éléments se retrouvent d'ailleurs dans les chartes et politiques élaborées par les entreprises qui ont pris le problème à bras le corps, comme DuPont, Schlumberger, ou bien encore l'assureur Axa avec lequel nous allons signer une convention de partenariat.

La Journée-débat a également montré combien il est difficile de trouver des solutions adaptées à la situation des PME, notamment des toutes petites entreprises. Cette question rejoint d'une certaine façon celle évoquée précédemment sur les statistiques : l'accident de la route est relativement rare dans une PME ; de ce fait la prise de conscience du problème n'est pas évidente. A cet égard, l'action nationale engagée pour améliorer la sécurité routière sera un soutien fort à nos propres actions de prévention.

Une autre question qui mérite toute notre attention est celle de l'évaluation des résultats. Quels doivent être les indicateurs à prendre en compte ? Il est clair que la seule notion d'accident du travail n'est pas suffisante. Il nous faut donc poursuivre la réflexion pour asseoir la politique de prévention dans la durée et démontrer, aux salariés comme aux employeurs, le bien-fondé de nos actions.

M. Krupp a souligné l'importance des études et des recherches sur le sujet. Il existe beaucoup de travaux sur les accidents de travail « traditionnels » et sur la sécurité routière en général mais le « confluent » des deux est encore très peu étudiés. L'organisation du travail et le comportement des salariés devraient

susciter davantage d'analyses et de recherches. De tels travaux seraient sans doute décisifs pour affiner les actions de prévention et améliorer les résultats.

Pour terminer, je tiens à remercier Eurogip pour l'organisation de cette journée qui nous a permis de confronter nos expériences, de réfléchir ensemble et qui a apporté la preuve que le thème du

risque routier en entreprise est important pour l'activité économique.

Je remercie également les intervenants et tous les participants, en espérant qu'ils auront trouvé un grand intérêt à notre réflexion.

Et pour clore cette rencontre, j'appellerai à une réflexion ultérieure qui viendra prolonger nos échanges d'aujourd'hui.



Prévention du risque routier au travail

**Texte adopté le 5 novembre 2003
par la Commission des Accidents du Travail et des
Maladies Professionnelles**

CNAMTS / DRP – Décembre 2003

La branche des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles (AT-MP)

La branche des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles est une des 4 branches de la sécurité sociale avec une spécificité forte : les risques professionnels. Aussi, c'est un domaine dans lequel les partenaires sociaux sont particulièrement légitimes.

Au sein de la Cnamts (Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés), la branche des AT-MP a la charge de gérer les risques professionnels auxquels sont confrontés les salariés des entreprises de l'industrie, du commerce et des services, et d'autres catégories telles que les élèves de l'enseignement technique, stagiaires de la formation professionnelle, adhérents à l'assurance volontaire... .

Sa vocation est donc d'aider les acteurs de la vie économique à éviter ces risques, à tout au moins en atténuer la gravité ou la fréquence, et en cas de survenue à indemniser les victimes.

La **Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles** (CAT-MP) décide et valide par son instance paritaire la politique à mener en matière des risques professionnels par la branche des AT-MP.

Sa mission s'exerce dans les domaines suivants :

- L'équilibre financier de la branche en déterminant les recettes du Fonds National des Accidents du Travail (FNAT),
- La tarification appliquée aux entreprises,
- La prévention des risques professionnels auprès des salariés,
- La réparation des victimes.

La CAT-MP est composée de représentants des assurés sociaux (CFDT, CFTC, CFE-CGC, CGT-FO, CGT) et de représentants des employeurs (UPA).

**Texte adopté par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies
Professionnelles lors de sa réunion du 5 novembre 2003**

Pour la prévention du risque routier mission

POINT 1 : PREAMBULE

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.

POINT 2 : CADRE GENERAL DE LA REFLEXION

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 du 12 juin 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.

POINT 3 : 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 :

- **Equiperment 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.

Les accidents routiers du travail en Italie

L'organisme italien d'assurance contre les accidents du travail –l'INAIL– qui n'a pu participer à la Journée-débat, a tenu à nous adresser une communication dont un extrait consacré aux actions de prévention du risque routier encouru par les salariés est publié ci-après.

(...)

« Depuis longtemps, l'INAIL se charge d'évaluer le coût des accidents du travail et maladies professionnelles pour la collectivité italienne (en d'autres termes, ce que coûte le phénomène AT-MP à « l'entreprise Italie ») ; celui-ci s'élève à environ 3 % du PIB italien. Or, près d'un quart de cette somme (soit 0,7 % du PIB) serait à mettre sur le compte des accidents routiers du travail.

Depuis un certain temps, l'Italie s'est engagée dans la lutte contre les accidents de la route, et, par suite, contre les accidents routiers du travail. Ceux-ci sont devenus un sujet d'étude il y a une dizaine d'années, lorsque l'opinion a commencé à admettre qu'on ne pouvait plus les considérer comme inévitables. Une première tentative pour limiter la vitesse sur autoroute à 120 km/h n'a néanmoins pas fait long feu.

D'un point de vue général, deux mesures ont prouvé leur pertinence : le programme de renouvellement du parc automobile, notamment mis en œuvre par le biais de mesures d'incitation économique à la destruction des véhicules les plus anciens, et l'introduction récente du permis à points, qui, d'après les premiers chiffres disponibles, a réduit la mortalité routière d'environ 20 %.

Sur le plan de l'assurance, nous avons déjà signalé l'augmentation des accidents relevant de la compétence de l'Institut national d'assurance contre les accidents du travail et les maladies professionnelles (INAIL). Par ailleurs, il y a environ trois ans, l'INAIL, le ministère italien de l'Infrastructure et des Transports et IVECO ont signé un accord visant à prévenir les accidents de la route impliquant des transporteurs professionnels, grâce à des actions de formation et à des réductions sur les primes d'assurance. Cette initiative semble avoir porté ses fruits : le risque d'accident des transporteurs de marchandises montre une nette tendance à la baisse, alors que les chiffres de l'ensemble des accidents de la route pour ces dernières années sont restés stables ou ont augmenté. Plus généralement, le système national d'information pour la prévention des risques professionnels, récemment mis en place, devrait permettre d'améliorer et d'approfondir nos connaissances sur les accidents et les conditions dans lesquelles ils se produisent en constituant une base de travail indispensable avant toute intervention dans ce domaine. »

Gianfranco ORTOLANI
Département Statistiques
Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro
(INAIL)

EUROGIP

est un groupement
d'intérêt public créé
par la Caisse nationale
de l'assurance maladie
des travailleurs salariés
(CNAMTS) et l'Institut
national de recherche
et de sécurité (INRS)
pour animer, coordonner
et développer au plan
européen les actions de
la Sécurité sociale en
matière de risques
professionnels.



55, rue de la Fédération - F-75015 Paris
Tél. (+33) (0) 1 40 56 30 40 - fax (+33) (0) 1 40 56 36 66
<http://www.eurogip.fr>



Caisse Nationale de l'Assurance Maladie
des Travailleurs Salariés sécurité sociale
Direction des Risques Professionnels

26-50, avenue du Pr André Lemierre - F-75986 Paris cedex 20
Tél. (+33) (0) 1 72 60 10 00 - fax (+33) (0) 1 72 60 17 78
<http://www.ameli.fr>

Participation aux frais de
reproduction et d'envoi :
30 euros TTC (TVA 5,5%)

Droits de reproduction :
EUROGIP se réserve le
droit d'accorder ou de
refuser l'autorisation de
reproduire tout ou partie
du présent document.
Dans tous les cas,
l'autorisation doit être
sollicitée au préalable et
par écrit.