

COLLOQUE REGIONAL RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL OCCITANIE 2018

Comprendre, Évaluer, Agir

Colloque Régional
Risque Routier Professionnel
COMPRENDRE
ÉVALUER
AGIR

15 novembre
2018
CARCASSONNE
8h30-13h

Carsat
PLAN RÉGIONAL SANTÉ TRAVAIL
OCCITANIE 2016 - 2020
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Synthèse des interventions et des échanges

Le colloque régional risque routier professionnel Occitanie 2018 était co-organisé par la CARSAT Languedoc-Roussillon, la DIRECCTE Occitanie,, la DREAL Occitanie, l'OPPBTP et en collaboration avec la Préfecture de l'Aude, le Centre de Gestion de l'Aude, et les partenaires suivants : le SIST11, le Département de l'Aude, la Gendarmerie Nationale, AGEA, un expert de justice près la cour d'appel de Montpellier, le SDIS de l'Aude, la Chambre des métiers et de l'artisanat de l'Aude, la Chambre de commerce et d'industrie de l'Aude, le Grand Narbonne, l'agglomération de Carcassonne et l'association PSRE (Promotion et suivi du risque routier en entreprise).

L'événement était animé par Monsieur Gérald Ploquin, délégué de l'association PSRE qui a pour vocation de développer la prévention du risque routier professionnel. Il s'est tenu au Centre de Gestion de la fonction publique de l'Aude, à Carcassonne, le 15 novembre 2018, en présence d'un peu plus de 200 participants.



INTRODUCTION

MONSIEUR ROGER ADIVÈZE, PRÉSIDENT DU CENTRE DE GESTION DE L'AUDE



Le risque routier professionnel est un **risque permanent, de forte sinistralité**, qui concerne en premier lieu l'humain, mais a aussi une dimension économique. Trop souvent **sous-évalué**, on ne l'évoque en général que lorsque l'accident est là.

Les accidents de la route constituent **la première cause de mortalité au travail**. Nous connaissons tous les comportements à risques, qu'il faut sans cesse rappeler : le non-port de la ceinture de sécurité, les dépassements inconsidérés, la vitesse, l'alcool, les médicaments, la drogue.

En tant que premier vice-président des maires du département de l'Aude, et responsable des maires à l'agglomération de Carcassonne, monsieur Adivèze se fait le porte-parole des maires qui sont sans cesse confrontés à la question des risques professionnels liés à la circulation. **Les élus locaux sont placés devant de grandes difficultés, car ils sont de plus en plus souvent portés responsables**, y compris pénalement.

On sait que les accidents ont souvent lieu à proximité des lieux d'habitation ou de travail, et qu'**un accident de la route sur deux est lié à un trajet professionnel**. C'est la force de l'habitude : l'accident arrive au moment où on ne l'attend pas.

Le Centre de Gestion est le support de la fonction publique territoriale, qui est forte de 5000 à 6000 agents dans le département, dont la plupart ont à effectuer des parcours professionnels. Les agents peuvent bien entendu exercer leur droit de retrait, par exemple pour les transports scolaires. L'enjeu sécurité routière professionnelle est essentiel.

« Pour les maires, la prévention représente un axe de travail majeur. »

Monsieur Adivèze

MADAME CLÉMENTINE GONZALEZ, COORDINATRICE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, PRÉFECTURE DE L'AUDE

Le document général d'orientation 2017-2022 fixe les enjeux de sécurité routière pour 5 ans. Il fait état du risque routier professionnel dans la partie trajet privé-travail et dans l'exercice des missions.

Concernant le risque routier professionnel, les chiffres de l'Aude sont, toutes proportions gardées, sur la même tendance que ceux du niveau national : 1 salarié sur 2 qui perd la vie au travail la perd dans un accident de circulation. Ce chiffre est considérable, c'est pour cela qu'on se doit d'agir.

Chaque année, le **plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)** met en place des actions pour prévenir le risque routier professionnel :



- Un **appel à projets** aura lieu courant décembre afin de mettre en place des actions au sein des entreprises.
- La préfecture met à disposition des entreprises des **moyens humains et matériels de prévention**, en particulier les **intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR)**, bénévoles, qui se déplacent dans les entreprises pour mener des actions de prévention.
- **Coordination entre les acteurs** : une des priorités de la Directrice de cabinet et des services de la Préfecture est de faire en sorte que les acteurs se rencontrent, prennent connaissance des moyens dont chacun dispose, dégagent des axes de travail communs et se coordonnent pour agir et répondre au mieux aux besoins des entreprises.

« 1 salarié sur 2 qui perd la vie au travail la perd dans un accident de circulation. »

Madame Gonzalez

MADAME VIRGINIE NÈGRE, PILOTE DU PLAN RÉGIONAL SANTÉ AU TRAVAIL 3 OCCITANIE, DIRECCTE OCCITANIE



Le **plan régional santé Travail (PRST)** Occitanie pour la période 2016 – 2020 fédère les acteurs de la prévention autour de 21 actions, en impliquant les partenaires sociaux au sein du Comité régional d’Orientation des Conditions de Travail (CROCT) et en mobilisant tous les acteurs de la prévention (DIRECCTE, OPPBTP, ARACT, CARSAT, Services de Santé au Travail, acteurs locaux...).

Les **objectifs** communs :

- Favoriser la **prévention primaire** et rompre avec la culture de réparation
- S’appuyer sur des **démarches et pratiques qui ont des résultats** dans les entreprises
- Placer la **santé au travail** et **l’amélioration des conditions de travail au cœur du dialogue social**.

Les **3 axes** du PRST :

- Prévention primaire et **culture de prévention**
- **Qualité de vie au travail**, maintien en emploi et performance
- **Dialogue social** et système d’acteurs (axe support)

Le risque routier a été identifié comme un des risques prioritaires, et 2 actions particulières s’y rapportent :

- > Action 1.22 **Sensibiliser et former les chefs d’entreprise à l’évaluation du risque routier et à sa prise en compte dans le DUER** (Document Unique d’Évaluation des Risques) (pilotage par les CARSAT)
- > Action 1.24 **Contrôler et sensibiliser sur la réglementation sociale européenne** (pilotage par la DIRECCTE)

Ce colloque régional s’inscrit parfaitement dans le PRST, dont l’objectif est d’atteindre les TPE-PME (86 % des entreprises en Occitanie).

Pour en savoir plus sur le PSRT, s’inscrire à la newsletter et découvrir les outils qui sont offerts aux entreprises :

www.prst-occitanie.fr

PRÉSENTATION DU CONTEXTE

DONNÉES STATISTIQUES NATIONALES – CARSAT ET DREAL

MONSIEUR RONAN MALGOYRE, INGÉNIEUR-CONSEIL, CARSAT LANGUEDOC-ROUSSILLON

Un constat est partagé par tous : il faut agir, car 1 accident mortel au travail sur 2 est lié à la route. Les chiffres présentés ne concernent que les salariés du régime général de Sécurité sociale.

> **Accidents de mission** : près de 2000 accidents par an, avec une durée moyenne d'arrêt qui augmente (de 56 jours en 2014 à 76 jours en 2016). **L'employeur a une prise directe** que ce type d'accidents, car il peut agir sur l'organisation des trajets, la gestion des véhicules, des compétences et des communications.

Les accidents de mission en Occitanie	2014	2015	2016	Evolution 2014-2016
Nb accidents de mission	1 818	1 803	1 839	+1,2 %
Nb d'accidents graves (incapacité permanente)	84	136	137	+63,1 %
Dont accidents mortels	9	5	9	0
Nb de jours d'arrêt de travail	102 531	125 066	139 103	+35,7 %
Durée moyenne de l'arrêt de travail (jours)	56	69	76	+34,1 %

> **Accidents de trajet** : 3 fois plus nombreux que les accidents de mission. Ceux-là représentent une difficulté particulière pour les employeurs, qui ne sont pas responsables du mode de transport choisi par les salariés. Or on assiste à une explosion de nouveautés dans les modes de déplacement (Hoverboard, intelligence artificielle...). Si la durée moyenne d'arrêt de travail est un peu inférieure à celle des accidents de mission, elle est en forte croissance, tout comme le nombre de jours d'arrêt de travail.

Les accidents de trajet en Occitanie	2014	2015	2016	Evolution 2014-2016
Nb accidents de trajet	6 226	6 417	6 593	+5,9 %
Nb d'accidents graves (incapacité permanente)	542	653	544	+0,4 %
Dont accidents mortels	25	34	33	+32,0 %
Nb de jours d'arrêt de travail	376 899	411 768	446 842	+18,6 %
Durée moyenne de l'arrêt de travail (jours)	61	64	68	+12,0 %

« En déployant une politique de prévention sur les accidents de mission, on va inculquer une culture de prévention, ce qui permettra d'agir de façon indirecte sur les accidents de trajet. »

Monsieur Malgoyre

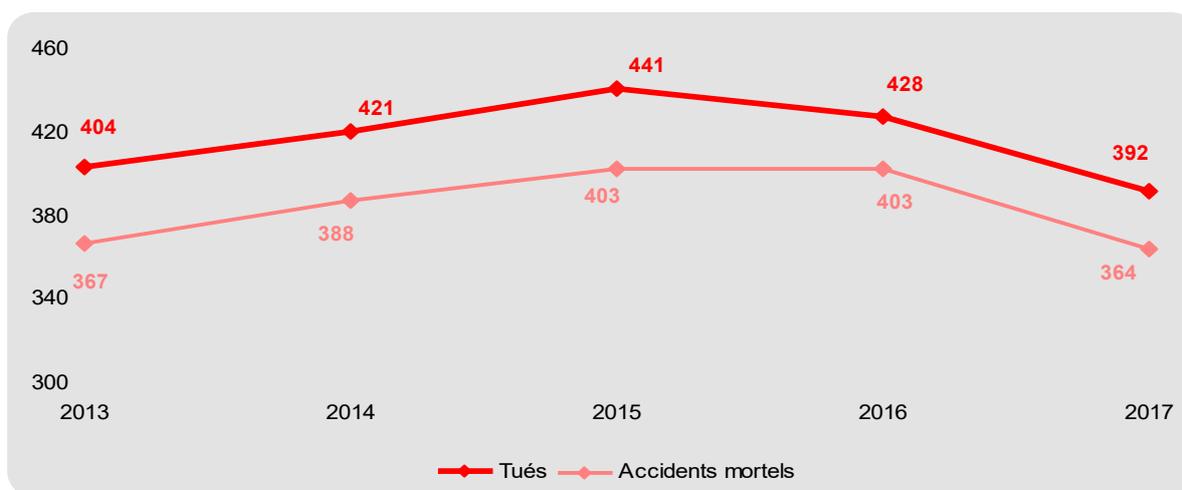
MONSIEUR PHILIPPE LEGRAS, RESPONSABLE DU POLE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DREAL OCCITANIE

La DREAL produit des statistiques sur les accidents au niveau régional, et travaille également sur des données thématiques (motos, cyclos, seniors, jeunes, poids lourds, alcool...). Les chiffres présentés ici concernent les accidents sur lesquels les forces de l'ordre sont intervenues, donc des **accidents corporels** dans leur ensemble.

Évolution du nombre d'accidents en région Occitanie entre 2013 et 2017



Évolution des tués et des accidents mortels en région Occitanie entre 2013 et 2017

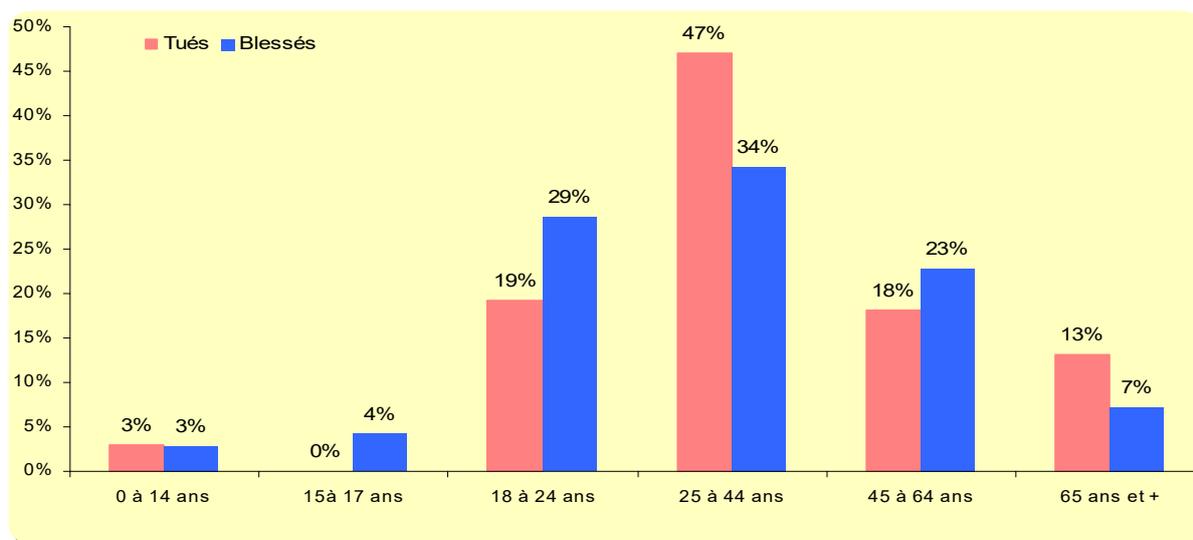


De 2013 à 2016, le nombre d'accidents a diminué en Occitanie, mais il a augmenté à nouveau en 2017. Concernant le nombre de tués et d'accidents mortels, on a en revanche une diminution en 2017 alors que les années précédentes voyaient les chiffres augmenter.

« Avec 4085 accidents en 2017, l'accidentalité générale est en hausse alors que la mortalité est en baisse. »

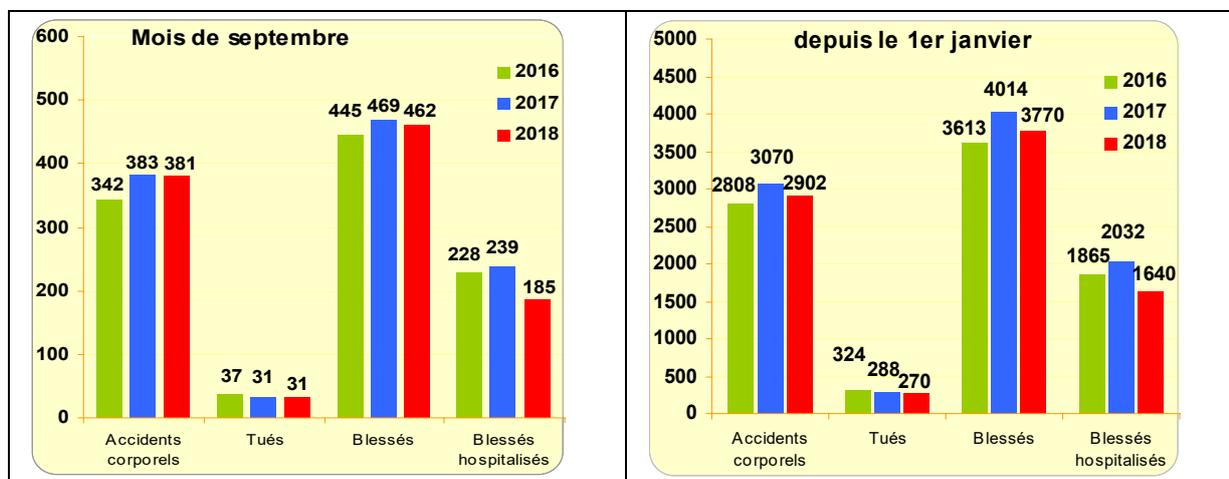
Monsieur Legras

Répartition des victimes avec alcool selon la classe d'âge de 2013 à 2017 sur la région Occitanie



Si on se focalise sur les accidents liés à la consommation d'alcool, il est clair que la **tranche d'âge des 25 à 44 ans est la plus touchée** : 47 % des accidents mortels sous l'emprise de l'alcool concernent cette tranche d'âge. Viennent ensuite les 18-24 ans et les 45-64 ans : **la problématique de l'alcool au volant concerne donc directement la population active**. C'est pourquoi une sensibilisation à ce sujet dans les entreprises est nécessaire.

Baromètre de l'accidentalité régionale au mois de septembre 2018



Le schéma de gauche est une photographie du mois de septembre 2018. Celui de droite met en évidence les chiffres cumulés depuis début janvier. Le nombre de tués en septembre 2018 est le même que celui de septembre 2017. En revanche, quand on regarde le **cumul sur les 9 premiers mois de l'année comparé aux 9 premiers mois des années précédentes, le nombre de morts sur la route est en diminution, ainsi que celui des blessés hospitalisés**. Il est à espérer que cette tendance se confirme sur la fin de l'année.

Toutes ces données, ainsi que les plaquettes thématiques de la DREAL (poids lourds, vélos, motos, alcool...) peuvent être trouvées sur le site de la DREAL Occitanie :

<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/securite-routiere-r7817.html>

Il existe au niveau régional un **pôle d'appui sécurité routière (PASR)**, au sein duquel 3 personnes travaillent en particulier sur la prévention du risque routier professionnel : Christian Mampouya de la DIRECCTE Occitanie, Philippe Latre, préventeur chez Véolia eau et Jacques Lauga, retraité de la CARSAT. **Dans chaque département, il y a un coordinateur sécurité routière rattaché à la préfecture qui est là pour aider les entreprises à mettre en place des actions.** Nous avons également des crédits répartis entre les départements, qui sont destinés, entre autres, à la mise en place d'actions de sécurité routière dans les entreprises et organisations.

MADAME CLÉMENTINE GONZALEZ, COORDINATRICE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, PRÉFECTURE DE L'AUDE

Sur le plan national, **l'accidentalité semble être en baisse en 2018**. Et pour la première fois depuis 10 ans, l'accidentalité de la période estivale est en baisse. Les facteurs de cette diminution restent à analyser.

	Nb de tués sur la route	Évolution par rapport à 2017
Depuis le 1^{er} janvier 2018	2426	-5,4 %
3^e trimestre 2018	898	-4,1 %

Dans l'Aude, malheureusement, **la tendance n'est pas la même** que sur le plan national ou régional. L'observatoire départemental de sécurité routière a relevé 30 tués sur la route au 3 novembre, alors que ce chiffre s'élevait, pour l'ensemble de l'année 2017, à 28 tués. Concernant le risque routier professionnel, il distingue 3 types de contexte :

- le trajet domicile-travail,
- le trajet en cours de mission,
- le trajet professionnel (conducteurs routiers, etc.).

En **cumulant les chiffres de 5 années, de 2013 à 2017, on compte 29 tués dans l'exercice de leurs missions et 29 tués sur leur trajet domicile travail**. Ces données peuvent sembler peu élevées en valeur absolue, mais l'Aude est un petit département, et ces chiffres reflètent **des réalités terribles en termes humains**. Enfin, le département de l'Aude ne fait pas exception : 1 décès sur 2 dans l'exercice d'un travail est dû à un accident de la route.

*Objectif fixé par la France et l'Europe :
moins de 2000 morts sur les routes de France en 2020*

FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME HOMME-VÉHICULE-ENVIRONNEMENT ET SES DÉGRADATIONS

INTERVENANTS : MONSIEUR ESTÈVE (AGEA), MONSIEUR KNISPEL (OPPBTP), ADC SZYMANKIEWICZ (EDSR), MONSIEUR ROUQUAND (EXPERT JUDICIAIRE AUPRÈS DE LA COUR D'APPEL DE MONTPELLIER), MONSIEUR VIDAL (CD 11).

L'accident est la conséquence d'un dysfonctionnement du système homme-véhicule-environnement. Si le conducteur a tendance à considérer que l'accident est survenu du fait du véhicule ou de l'environnement, c'est en fait dans les interactions entre ces 3 composantes qu'il faut en rechercher les causes.

Le véhicule est un premier facteur d'accident : des contrôles techniques pas à jour, des véhicules vieillissants, parfois en mauvais état et dotés d'équipements de sécurité dépassés, de pneumatiques dégradés... sont des éléments qui, cumulés, peuvent provoquer l'accident.

Cependant, **l'augmentation des points de contrôle technique** a provoqué l'éviction d'un certain nombre de véhicules. Cette tendance va se poursuivre en 2019 et en 2020, avec des critères plus stricts en matière de pollution de l'air notamment. Monsieur Rouquand rappelle qu'il est obligatoire de réparer tous les défauts relevés au moment du contrôle technique, y compris ceux qui ne sont pas soumis à contre-visite (arrêté de 1991).

*« C'est une obligation légale d'avoir des véhicules constamment en bon état. »
Monsieur Estève (AGEA)*

Les véhicules sont équipés **de plus en plus d'éléments de sécurité passifs** : air bag, prétensionneurs, air bag rideaux, air bag genoux... Pour les chefs d'entreprise, il est important d'avoir des **véhicules récents, équipés a minima d'air bags et de prétensionneurs de ceintures**, mais aussi de **climatisation** pour faciliter le maintien de l'attention quand les températures sont élevées.

Il y a eu également des progrès du point de vue de la fabrication des véhicules : les blocs moteurs sont fixés et ne pénètrent plus dans l'habitacle, ils se décrochent et passent sous le véhicule, ce qui fait que les services de secours ont moins d'opérations de désincarcération complexes à effectuer.

*« À une époque, il fallait surtout faire attention au véhicule que l'on conduisait ; aujourd'hui, il faut faire attention à sa conduite, sa concentration, et à tous les facteurs extérieurs : les divers véhicules présents sur la route, de plus en plus nombreux, et les facteurs aggravants, comme les revêtements. »
ADC Szymankiewicz (EDSR)*

L'équipement des véhicules s'est considérablement amélioré ces dernières années, mais si l'utilisation de ces équipements n'est pas adaptée, ils deviennent un danger. Par exemple, **si l'air bag se déclenche alors que la ceinture de sécurité n'est pas attachée, cela aggrave les blessures**. D'autre part, **plus de 50 % des sinistres sont liés aux distracteurs** : téléphone et, depuis peu, GPS. L'utilisation de ces outils doit être mise en place avec des **obligations concrètes**.

*« On ne peut pas avoir un accident sur deux dû au téléphone et continuer dans cette optique-là »
Monsieur Estève (AGEA)*

Le véhicule devient un outil de travail. Les aménagements, les contenus, les marchandises transportées donnent de plus en plus souvent lieu à des garanties d'assurances spécifiques et complémentaires. L'AGEA constate une **augmentation de plus de 20 % du coût des sinistres** en ce qui concerne les aspects **matériels**.

« L'équipement des véhicules a été amélioré, ce qui rend les véhicules plus confortables. Ce confort se traduit par un manque croissant d'attention. »

Monsieur Rouquand (Expert judiciaire)

Dans le domaine du BTP, Monsieur Knispel indique que l'équipement du véhicule dépend en grande partie de la catégorie de personnel. Le conducteur de travaux évolue souvent dans un véhicule connecté avec téléphone, GPS, voire même connexion internet. Des **protocoles** sont élaborés par l'OPPBTP **pour une bonne utilisation de ces outils connectés**.

Le **véhicule autonome** sera-t-il une solution pour réduire le risque routier dans le futur ? Monsieur Rouquand indique que nous n'en sommes aujourd'hui qu'à la phase expérimentale et que certains essais ont donné lieu à des accidents mortels...

Précisions sur les nouveaux modes de déplacement (trottinettes et les hoverboards)

Les règles actuelles ne sont pas adaptées à ces nouveaux véhicules, qui sont impliqués dans beaucoup d'accidents. Monsieur Rouquand indique qu'une nouvelle catégorie de véhicules va être créée. Trottinettes et hoverboards seront interdits sur les trottoirs, et il sera laissé au choix du maire, dans chaque commune, de créer un lieu de circulation dédié à cette nouvelle catégorie de véhicules.

L'**infrastructure** fait aussi parfois l'objet d'accusations. Monsieur Vidal, responsable du service entretien et sécurité de la route au Département de l'Aude, distingue les voies isolées de leur environnement de celles qui ne le sont pas. **Parmi les voies isolées de leur environnement**, il est intéressant de différencier :

- le **milieu urbain**, avec des carrefours, des mouvements transversaux et une activité humaine plus intense, les **victimes de la route** sont principalement les **usagers vulnérables**, piétons et 2 roues,
- le **milieu hors agglomération**, où, sur la voirie secondaire, les routes départementales, les problématiques concernent la **visibilité et la lisibilité** de la route. Là, l'environnement va

être un facteur aggravant lors d'une perte de contrôle du véhicule du fait du risque de choc latéral contre un arbre ou de choc frontal avec des véhicules qui sont en dépassement en sens inverse.

À cela viennent s'ajouter 2 phénomènes naturels qui constituent des facteurs aggravants :

- les **conditions climatiques perturbées** (froid, pluie, neige) multiplient par 2 le risque d'accident,
- la **baisse de luminosité** : la circulation nocturne représente **10 % de la circulation, mais 40 % des tués et blessés graves**. Tous ces accidents ne sont pas à imputer à un problème de luminosité : le comportement et l'alcool peuvent entrer en jeu. Mais ces accidents concernent également le début et la fin de journée, donc un certain nombre de trajets domicile-travail. **La perte de visibilité**, qui implique des temps plus longs de fixation des objets, donc des distances de fixation plus courtes, **pourrait être facilement compensée par une vitesse réduite**. Mais ce que l'on constate, c'est qu'avec une circulation plus fluide, les vitesses sont au contraire supérieures. Le gestionnaire de la voirie va s'efforcer de supprimer les facteurs aggravants en isolant les obstacles latéraux, en entretenant la chaussée, en s'assurant que la signalisation horizontale et les panneaux comportent les caractéristiques de rétro réflexion réglementaires. C'est néanmoins aux usagers de la route de réduire leur vitesse lorsque les conditions climatiques sont défavorables et la nuit. Il est important également de contrôler régulièrement sa vue, et d'être conscient de la nécessité d'être vu quand on est en position vulnérable et que la luminosité est faible.

Au-delà du réseau routier, les grandes entreprises sont tenues de mettre en place un plan de circulation interne qui régleme le stationnement, le sens de circulation, la protection des piétons...

Dans le cadre d'une **intervention d'une entreprise de travaux publics sur la voie publique**, l'organisation du chantier doit être mise en place

au regard d'une **évaluation des risques**. Dans un premier temps, on essaie de supprimer le risque : en se rapprochant du maître d'ouvrage pour mettre en place une déviation, en faisant appel à des solutions techniques comme le fonçage ou encore les machines automatiques qui creusent très rapidement des petites tranchées. Et quand on ne peut pas faire autrement, on mobilise une partie de la chaussée pour y faire une tranchée en prenant des dispositions particulières : balisage, présignalisation avec les outils que l'OPPBT met à disposition des entreprises, éventuellement blindage pour éviter l'affaissement des fouilles...

Pour les véhicules qui interviennent sur la voie publique, **le respect du balisage et la sérigraphie complémentaire des véhicules d'intervention sont obligatoires pour les entreprises, les collectivités locales et les administrations** (arrêté de 1987). Il est important que les employeurs et les employés aient des équipements de protection individuelle, comme les chasubles ou des moyens rétro réfléchissants fixés sur les vêtements. Ces équipements ont une durée de vie, et il est du ressort de l'employeur de les renouveler autant que nécessaire.

« Le risque routier est un risque à part entière, qui entre dans le cadre de l'évaluation des risques et de l'élaboration du document unique. »
Monsieur Knispel

Le rôle de l'OPPBT et des employeurs est d'aider les entreprises à **rendre la conduite apaisée**. Cela veut dire **organiser le travail**, mettre à disposition des **véhicules adaptés aux tâches** que doivent effectuer les employés, dans une vision globale positive qui permet à l'employeur de percevoir le **retour sur investissement**. Une conduite apaisée permet par exemple de restituer des véhicules en fin de contrat en bon état, d'avoir une consommation de carburant adaptée, d'assurer un chargement et un arrimage adaptés aux produits transportés... et donc de **réduire un certain nombre de coûts**.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Monsieur Benedittini, directeur du SDIS de l'Aude, fait part de l'impression du SDIS que **les accidents les plus graves concernent les véhicules les plus**

récents. Monsieur Estève répond qu'il y a de moins en moins de véhicules anciens, et que quand on a de bons véhicules, mieux insonorisés, on a tendance à rouler plus vite. Monsieur Santarella du Centre de Gestion ajoute que ce phénomène est à mettre en lien avec le plus grand sentiment de sécurité que l'on peut avoir dans un véhicule récent, sur une route propre, lisse. En outre, ceux qui roulent beaucoup et s'exposent plus au risque changent aussi plus souvent de voiture.

Lors de la constatation d'un accident, la gendarmerie prend en compte tout ce qui concerne le véhicule, l'environnement, le revêtement... Une voiture, même cassée, « parle ». Dans les véhicules légers récents, depuis 2006 environ, il y a des boîtiers qui mémorisent la vitesse jusqu'à 1,2 seconde avant l'accident.

Les assureurs ont constaté une **augmentation des sinistres matériels sur les véhicules anciens**, plus marquée pour le monde professionnel (bris de glace...). Par ailleurs, avec la multiplication des air bags, même en cas de choc léger, il faut procéder à une remise en état complète de la voiture, et cela a un coût.

Le SDIS a également la sensation que les accidents les plus graves se produisent sur les meilleurs revêtements, les moins sonores. Si le revêtement au sol est choisi en fonction de la catégorie de la voie et des conditions climatiques locales, il n'existe pas de revêtement parfait pour tous les véhicules et tous les contextes.

Monsieur Ramoneda, Maire de Palaja, exprime un **dilemme que rencontrent beaucoup de maires** : ils reçoivent de nombreuses demandes de réfection de chaussée, et quand ils y répondent positivement, cela provoque immédiatement une augmentation de la vitesse, et donc du risque d'accident. Que faire : laisser une route endommagée qui fait office de ralentisseur ou **réaliser des chaussées neuves, en enrobé, avec un risque d'accident plus important ?**

Monsieur de Simencourt, agent d'assurance, pose la question de la répartition des accidents entre réseau autoroutier et réseau national et départemental. De mémoire, Monsieur Ploquin cite le chiffre de **140 à 150 morts sur autoroute en**

France, à mettre en relation avec les **3500 morts par an sur l'ensemble du réseau**. Il y a beaucoup moins de tués au kilomètre sur les autoroutes. Pour Monsieur Szymankiewicz de l'escadron départemental de sécurité routière (EDSR), il faut garder en mémoire que même si le réseau autoroutier est certainement plus sûr, on y roule plus vite et avec une attention moindre.

Monsieur Martinez, de la société MarKo, s'interroge sur l'incapacité collective à faire chuter le nombre d'accidents au-dessous de 3000 morts, malgré de meilleures infrastructures et des véhicules plus performants. La conduite est-elle un problème de savoir-être ou savoir-faire ? L'adjudant Szymankiewicz insiste sur la nécessité d'éduquer les enfants dès le plus jeune âge, car **plus la sensibilisation se fait tôt, mieux le message est assimilé**. Pour rappel, dans les années 1970, il y avait plus de 17 000 morts sur les routes de France pour 4 fois moins de kilomètres parcourus.

Monsieur Martinez fait remarquer que la prévention telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui fait appel à **beaucoup de messages descendants**, ce qui n'est **pas adapté** à tous les publics, et regrette qu'il n'y ait pas de changements dans ce domaine. Il fait part de son expérience personnelle : il a véritablement eu un « dé clic » le jour où il s'est fait arrêter pour excès de vitesse alors qu'il se dépêchait pour un rendez-vous et que le gendarme lui a dit « Les cimetières sont pleins de gens pressés comme vous ».

Pour l'adjudant Szymankiewicz, **la prévention et la sanction sont toutes deux nécessaires** pour faire diminuer le nombre d'accidents. Il y a eu beaucoup de prévention dans les années 1980, quand le Président Chirac a fait de la sécurité routière une grande cause nationale. Ces dernières années, il semble y avoir eu une **remobilisation autour de la sécurité routière**, et l'augmentation des sanctions (amendes, permis à points...) produit également des résultats.

« Le comportement humain est important, mais l'évaluation des risques par l'employeur est tout aussi centrale lorsque l'on parle du risque routier professionnel. D'autre part, le comportement de l'employeur par rapport au risque routier a une influence certaine sur le comportement des salariés au volant. »
Madame Nègre

MONSIEUR ESTÈVE (AGEA), DOCTEUR KHAIRALLAH (SIST 11), ADC SZYMANKIEWICZ (EDSR), MONSIEUR ROUQUAND (EXPERT JUDICIAIRE AUPRÈS DE LA COUR D'APPEL DE MONTPELLIER)

Selon les statistiques nationales publiées par l'ONISR, les **principaux facteurs d'accidents** de la route sont la vitesse, l'alcool, la somnolence, et, **de plus en plus, l'utilisation du téléphone ou du smartphone** d'une part, **les substances psychotropes** d'autre part, avec une tendance à l'augmentation chez les jeunes. L'adjutant Szymankiewicz renchérit en expliquant que, pendant des années, le premier facteur aggravant d'accident était la vitesse, mais depuis juin 2018, ce sont les conduites addictives (alcool et stupéfiants).

Il prend l'exemple de certains transporteurs qui font circuler des petits camions pour ne pas être soumis à la réglementation sur les poids lourds, et dont **les conducteurs sont contraints de rouler « en permanence »**. Soumis à des rythmes intenable, ils **consommant un cocktail d'alcool et de produits stupéfiants** pour rester éveillés. Pour les plus de 3,5 tonnes, le chronotachygraphe électronique enregistre la vitesse et les temps de conduite, de repos, etc.

Le Docteur Khairallah, médecin du travail et addictologue, précise tout d'abord que, dans le PRST, et dans le cadre de l'évaluation des risques, **la consommation de drogue est considérée comme une conséquence des risques psychosociaux**.

On distingue 3 types de consommations :

- **Consommation culturelle** : par exemple le cantonnier qui nettoie les vestiaires, le stade, et fait plusieurs 3^e mi-temps.
- **Consommation d'importation** : consommation à domicile, et venue sur le lieu de travail sous l'emprise d'une substance.
- **Consommation d'adaptation** (en forte croissance) : si les cyclistes se dopent sur le tour de France, pour certains salariés, c'est tous les jours c'est une étape du tour de France.

Une drogue est une substance naturelle ou chimique, licite ou illicite, qui lorsqu'elle est consommée a un tropisme cérébral qui modifie l'état de conscience, le comportement et les performances, et dont l'usage peut être abusif, nocif ou entraîner une dépendance. Elle modifie le comportement, l'interprétation des messages par le cerveau, et **rend inéluctablement inapte à la conduite**.

Il y a 3 types de substances :

- **Psycholeptiques** : dépriment le système nerveux et le psychisme (opiacées, médicaments type anxiolytiques, benzodiazépines, hypnotiques, antidépresseurs...) => **altèrent la vigilance** et ont pour effet secondaire le **risque d'endormissement**
- **Psychoanaleptiques** : stimulent le psychisme (cocaïne, amphétamines, MDMA, Ecstasy...) => provoquent une **augmentation de la vitesse**, une **absence de sensation de fatigue** et de sentiment de vulnérabilité
- **Psychodysleptiques** : perturbe le psychisme (alcool, cannabis, hallucinogènes...) => ont un **effet mixte**. À moins d'1g ou 1,5 g d'alcool, il y a un effet euphorisant et désinhibant, donc une augmentation de la vitesse, et au-delà, un risque d'endormissement. Le cannabis peut rendre euphorique ou entraîner des hallucinations visuelles et auditives.

Lorsqu'il y a **mélange**, on **potentialise les effets de chaque substance** ingérée. **L'addiction est un trouble du comportement** : on ne peut pas s'empêcher de consommer, alors que l'on sait que cette consommation est néfaste.

Pour reprendre les termes d'un addictologue parisien, « l'addiction est une maladie complexe, d'un cerveau complexe, d'un être humain complexe, dans son environnement complexe. » Et le travail fait partie de cet environnement.

Dr Khairallah (SIST 11)

L'association PSRE a réalisé un sondage qui met en évidence que **90 % des salariés participent à un ou plusieurs pot(s)** organisé(s) par leur(s) employeur(s) dans l'année, et que **l'alcool est présent dans 80 % de ces pots**. On a également constaté que les salariés sont dans l'ensemble plus ouverts que les employeurs à la suppression de l'alcool dans ces pots. Conscients de l'obligation de résultat en matière de sécurité des salariés, certains suppriment toutefois les pots d'entreprises, d'autres proposent des pots sans alcool, mais, du fait de la culture française, ceux-là intéressent peut-être moins de monde ! La médecine du travail propose de respecter **quelques règles simples : limiter la quantité d'alcool, offrir des alternatives non alcoolisées, un repas qui permet d'absorber l'alcool plus lentement, mettre en place un éthylotest avant le départ...**

La France est « championne d'Europe » de la consommation de cannabis et de médicaments psychotropes. Et ces consommateurs sont des gens qui travaillent. Les assureurs constatent une **recrudescence des procès-verbaux d'accidents avec dommages corporels faisant intervenir l'alcool et les stupéfiants**. Les chiffres ne sont pas disponibles pour les sinistres matériels.

Les forces de police et de gendarmerie ont maintenant les moyens de savoir très rapidement si les personnes sont sous l'effet de l'alcool ou sous l'emprise de stupéfiants. Mais il y a une distinction importante à faire :

- Si le taux d'alcoolémie est positif, le conducteur est « **sous l'emprise de l'alcool** », et un test à l'éthylomètre doit être fait. Selon le degré d'alcool constaté, ce sera une **contravention ou un délit**, avec des sanctions adaptées.
- Concernant les stupéfiants, dont la consommation représente un délit, la loi précise qu'**il est interdit de conduire « en ayant fait usage de stupéfiants », même si la prise date de plusieurs jours ou semaines**. Le prélèvement salivaire permet de constater en quelques minutes si la personne a consommé des stupéfiants quels qu'ils soient, et la sanction est un **retrait de permis sur-le-**

champ, pour une durée de 6 mois, en attendant le passage au tribunal. Dans le cadre des visites médicales, les services de santé au travail rappellent aux jeunes qui déclarent fumer du cannabis ponctuellement que cette drogue, dite douce, s'élimine très lentement.

Concernant l'utilisation du téléphone, le **Code de la route actuel tolère l'utilisation d'un téléphone non tenu en main**. Néanmoins, Monsieur Rouquand explique que, suite à un accident, il est possible de faire une réquisition aux opérateurs pour savoir si au moment des faits le conducteur consultait son téléphone, et cela peut être pris en compte pour établir les responsabilités. L'expert judiciaire peut être consulté pour vérifier si le véhicule est équipé ou pas d'un système Bluetooth, mais **le vrai problème semble plutôt être du côté de l'attention portée à la route**. Pour rappel, l'usage du téléphone tenu en main (ou posé sur les genoux !), même si le véhicule est arrêté sur la chaussée, pour régler le GPS par exemple, est sanctionné d'une amende de 135 € et 3 points.

« La pyramide des accidents montre bien que l'entreprise qui n'a que des accidents matériels se dirige, en termes de probabilités, vers l'accident corporel. »

M. Ploquin (PSRE)

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Madame Gonzalez, quand elle était inspectrice des permis de conduire, rencontrait des personnes qui avaient perdu leur permis de conduire, pour beaucoup dans le cadre de leur travail (livreurs, conducteurs...). Ceux-ci incriminaient la **charge de travail et les cadences de travail qui impliquaient obligatoirement des dépassements de vitesse et les obligeaient à répondre au téléphone en conduisant**.

Sur l'année 2018, même si les chiffres ne sont pas encore consolidés, il est constaté sur le département de l'Aude une forte augmentation de la consommation d'alcool, de stupéfiants, et des 2 cumulés, dans des proportions inquiétantes.

Madame Surre de la société MarKo rappelle que les sondages montrent que **80 % des salariés prennent des risques sur la route**, et sont plus susceptibles d'avoir un accident que les particuliers hors travail. Il y a donc des facteurs comportementaux à prendre en compte, en plus de la charge de travail et du stress. Malgré le développement des formations, des plans de prévention, l'accidentalité ne diminue pas, ce qui laisse à penser qu'il y a une **mauvaise prise en compte de l'aspect comportemental dans ces**

outils de prévention routière. Alors que le risque routier professionnel reste le parent pauvre des politiques de prévention, elle insiste sur la nécessité de le prendre en considération — au même titre que la qualité et la sécurité — comme une **stratégie d'entreprise**. C'est un risque qui coûte cher aux entreprises, humainement d'abord, mais aussi en sinistralité, sur les véhicules, en termes d'absentéisme, de TMS, et de problèmes de stress et de fatigue.



Table ronde « obligations et responsabilités »

MADAME TOURET (DIRECCTE), MONSIEUR DE SIMENCOURT (AGEA), MAITRE REGNIER (CABINET FIDAL), MONSIEUR ROUQUAND (EXPERT JUDICIAIRE AUPRÈS DE LA COUR D'APPEL DE MONTPELLIER), DOCTEUR KHAIRALLAH (SIST 11), DOCTEUR LUBY (CENTRE DE GESTION DE L'AUDE), ADC SZYMANKIEWICZ (EDSR)

D'après un sondage récent mené par PSRE, **seulement 1 employeur sur 2 sait que sa responsabilité peut être engagée lors d'un accident impliquant un salarié en déplacement professionnel dans le cas où celui-ci téléphone au moment des faits.**

Maître Regnier, avocate spécialiste en droit du travail et protection sociale, indique que l'employeur engage sa responsabilité dans le cadre de 2 obligations :

- **L'obligation de sécurité, qui est une obligation de résultat envers ses salariés.** Ce n'est pas une obligation de moyens, où il suffit de « faire tout ce que l'on peut ». L'employeur est tenu d'assurer ce résultat de sécurité pour tous ses salariés. Cela implique un entretien des véhicules, mais aussi une organisation du travail pensée pour la sécurité. Le **document unique de prévention des risques** est très souvent focalisé sur l'entreprise elle-même (machines, équipements, accès à l'extérieur...) et **oublie trop souvent de prendre en compte les risques externes** aux locaux de l'entreprise. Or le risque routier professionnel, au vu des statistiques, devrait évidemment y être abordé.
- Il est de la responsabilité des dirigeants de l'entreprise de **faire en sorte que les salariés ne passent pas de communications professionnelles lors de leurs déplacements**, a fortiori si les véhicules ne sont pas équipés de technologies « mains libres ». De plus en plus, suite à un accident, c'est la personne morale qui est convoquée au tribunal au titre de sa responsabilité civile, mais elle est toujours **représentée par une personne physique, chef d'entreprise ou délégué de pouvoir**. Si la responsabilité pénale personnelle de l'employeur est rarement mise en cause, il n'en demeure pas moins qu'être

interpellé dans l'exercice de son travail est anxiogène, et laisse des traces. Pour l'employeur, prévenir ces situations c'est déjà en parler avec ses employés, les informer des éventuelles conséquences de leurs actes.

« En cas d'accident, s'il est constaté que le salarié était en ligne pour des raisons professionnelles, que ce soit avec le chef d'entreprise ou avec des collègues, la responsabilité civile et pénale de l'employeur peut être mise en cause. »

Maître Regnier (Cabinet Fidal)

Madame Touret, responsable du pôle travail de la DIRECCTE et de l'unité de contrôle de l'Inspection du travail de l'Aude, constate elle aussi que le document unique, mis en place dans les années 2000, existe dans la plupart des entreprises, mais que **les risques routiers n'y sont pas suffisamment traités**, y compris dans des entreprises où ce risque existe dans l'exercice du travail.

Le document unique est le point de départ de la prévention des risques, sur lequel on va construire une politique de prévention. Il permet d'identifier précisément les risques, ce qui n'est pas toujours évident. Madame Touret insiste sur l'importance de faire vivre le document unique : il doit circuler, être présenté aux représentants du personnel, au CHSCT s'il y en a un. Quand son élaboration implique le personnel de façon participative, à travers des groupes de travail, on aboutit à un document beaucoup plus exhaustif. Il existe des outils, des ressources en lignes notamment sur www.inrs.fr, et la possibilité d'être aidé par les services de santé, la CARSAT, l'OPPBTP. L'objectif est de faire de cette contrainte légale **un outil de prévention partagé par l'ensemble du personnel**.

Ne pas rédiger correctement le document unique de l'entreprise constitue une infraction pénale, tout comme sa non mise à jour, obligatoire chaque

année et à chaque fois qu'un élément nouveau vient modifier les risques professionnels au sein de l'entreprise, ou encore à la suite d'un accident. Il ne suffit pas d'avoir rédigé le document unique pour être couvert. S'il est mal conçu ou rédigé par une personne qui n'est pas compétente en la matière, c'est comme s'il n'y en avait pas !

Ensuite, les **mesures de prévention** doivent être les plus **concrètes** possible. Madame Touret cite comme exemples :

- un **carnet de suivi des véhicules** soutenu par une organisation efficace,
- **l'interdiction de répondre au téléphone** en conduisant (tout à fait envisageable à travers le règlement intérieur pour les entreprises de plus de 20 salariés ou une note de service),
- des **interventions de prévention** de la DREAL ou de personnes rattachées à la DREAL.

Monsieur Ploquin donne l'exemple d'une personne qui avait eu un accident mortel dans la région de Lyon suite à un pot d'entreprise et dont la famille a porté un recours contre l'employeur. Le chef d'entreprise est responsable de tout ce qui s'organise à l'intérieur de l'entreprise. Si le pot a lieu à l'extérieur de l'entreprise ou de l'organisation, cela ne l'exonère pas non plus. Maître Regnier constate qu'aujourd'hui **beaucoup d'entreprises interdisent les pots ou exigent qu'ils soient sans alcool**. Ceci engendre une nouvelle pratique, à savoir l'organisation par les salariés de pots en dehors de l'entreprise ou dans l'entreprise sans que l'employeur le sache. Dans le premier cas, l'employeur n'est pas concerné. Dans le second cas, il est possible que le salarié fasse valoir à son employeur qu'il est de son ressort de faire respecter le règlement intérieur au sein de son entreprise.

« De façon générale, nous allons vers plus d'implication et de responsabilité des personnes qui sont chargées d'administrer l'entreprise. »
Maître Regnier (Cabinet Fidal)

En réponse à cette tendance à leur faire porter de plus en plus de responsabilités, certains chefs d'entreprises organisent de navettes lors des manifestations de l'entreprise pour raccompagner les salariés chez eux. Le CE peut engager sa

responsabilité civile, mais **le chef d'entreprise a l'obligation de maîtriser ce qui se passe dans son organisation et de prévenir le risque d'abus d'alcool et de départ de salariés alcoolisés de leur lieu de travail**.

Dans l'exemple cité plus tôt, l'employeur a été reconnu responsable et condamné à une amende, mais les salariés du CE organisateurs aussi. Cela rejoint l'idée d'**obligation des collègues de ne pas laisser quelqu'un se mettre en danger**. Il est de la responsabilité de l'employeur, mais aussi des collègues de travail de ne pas laisser quelqu'un sous l'emprise d'une drogue exercer son métier, et notamment conduire : il s'agit de non-assistance à personne en danger, voire de mise en danger d'autrui. Le Docteur Khairallah insiste sur le fait que **ce n'est pas de la délation que d'amener quelqu'un à se soigner**.

Sur le plan légal, les véhicules doivent être assurés au minimum en Responsabilité civile. La garantie corporelle du conducteur n'est pas obligatoire, mais elle protège le conducteur s'il est responsable d'un sinistre sans tiers identifié pour ses dommages corporels. Côté assurances, que ce soit une flotte automobile ou un mono-contrat, **les conséquences de la présence d'alcool dans le sang au moment d'un accident** sont les mêmes, et elles sont parfois **dramatiques**. Les véhicules utilisés par différents salariés montrent une plus grande sinistralité que ceux qui sont attribués à une personne.

« Si un conducteur a un accident alors qu'il est sous l'emprise de l'alcool, il y a déchéance de la garantie matérielle, mais aussi de la garantie corporelle s'il est responsable du sinistre. »
Monsieur de Simencourt (AGEA)

Du point de vue de l'employeur, c'est la responsabilité civile professionnelle qui peut répondre à une éventuelle faute inexcusable dans le cas d'un manquement à la mise en place des moyens de sécurité. **Dans la logique du droit français, l'employeur doit avoir conscience du danger**. En cas de faute inexcusable, il peut s'entendre dire qu'il aurait dû avoir conscience du danger.

Quand la **gendarmerie** établit un PV, il s'agit d'une procédure de justice. Elle établit minutieusement toutes les constatations qui seront portées à la connaissance de la justice, et notifie en particulier s'il s'agit d'un trajet professionnel. Après avoir apprécié dans le détail toutes les circonstances, la justice décide des sanctions pour l'employeur, qui consistent généralement en une amende, mais peuvent aller jusqu'à 3 ans d'emprisonnement, sans oublier l'inscription au casier judiciaire...

« La logique du droit français par rapport aux faits commis par les salariés, c'est d'aller chercher la responsabilité de l'employeur, ce qui n'exclut pas la responsabilité personnelle du conducteur. »
Maître Regnier (Cabinet Fidal)

La **personne sanctionnée peut être le dirigeant, mais aussi le délégataire de pouvoir**, comme le directeur salarié de l'usine. La délégation de pouvoir est écrite, ou constatée de fait : si **l'autorité et les moyens** ont été **donnés à une personne qui a les compétences**, c'est une délégation de pouvoir. Ces 3 critères sont systématiquement examinés, et la délégation ne sera valable que s'ils sont remplis. Ce n'est donc pas parce qu'une délégation de pouvoir a été rédigée et signée que le dirigeant est exonéré de ses responsabilités.

« L'existence d'une politique de prévention dans l'entreprise, avec des rappels réguliers et d'un règlement intérieur sont des éléments qui plaident en faveur de l'employeur. »
Madame Touret (DIRECCTE)

En cas d'accident du travail de la route, a fortiori si c'est un accident mortel, il y a une **enquête de l'Inspection du travail** — en complément de l'enquête de la gendarmerie — qui va s'attacher à regarder si l'aptitude médicale du salarié a bien été demandée et vérifiée, s'il y a un document unique et si des moyens de prévention sur les risques routiers sont mis en œuvre par l'employeur.

Comme l'a rappelé récemment la Cour de cassation, le Code du travail autorise la consommation de certaines boissons alcoolisées (vin, bière...) **dans l'entreprise**, notamment à la pause méridienne. Mais **sur des postes où l'on conduit** (à l'intérieur ou à l'extérieur de

l'entreprise), l'employeur a la possibilité d'apporter des **restrictions** et de mettre en place des **moyens de contrôle**.

Des **tests d'alcoolémie** peuvent être mis en place dans l'entreprise, avec l'aide des services de santé au travail, **à condition que le règlement intérieur en ait prévu les modalités**, notamment :

- Les contrôles doivent **concerner un poste de sûreté/sécurité**,
- Une **personne** doit être **mandatée et formée** pour faire ces éthylotests,
- La **confidentialité** doit être strictement respectée,
- les tests doivent être soumis à une **contre-expertise** (bilan sanguin).

Le salarié a le droit de refuser de s'y soumettre, mais le règlement intérieur peut signifier qu'un refus de l'éthylotest équivaut à un résultat positif. L'employeur peut également avoir recours aux services de gendarmerie. Si un salarié n'est visiblement pas dans un état « normal », l'employeur peut — et dans bien des cas, doit — lui **demander d'arrêter de travailler**.

Le **règlement intérieur** est aujourd'hui obligatoire dans les entreprises de plus de 20 salariés (ce seuil va probablement passer à 50 salariés). Il est **rédigé par l'employeur puis adopté après validation par l'Inspection du travail**, qui le reçoit un mois avant son application, et fait des remarques en vue de corriger les éventuelles clauses qui sont problématiques du point de vue légal. Le règlement est ensuite **déposé au greffe du conseil des prud'hommes**, ce qui le rend **opposable juridiquement**.

Les **services de la DIRECCTE** sont attentifs aux règlements intérieurs au moment où ils leur sont soumis, mais ils peuvent aussi formuler des **observations** sur un règlement intérieur à tout moment, sous forme de **décisions administratives**. C'est pourquoi **la jurisprudence est double**, et donc **complexe** : il y a une jurisprudence suite à sanction, donc civile (conseil des prud'hommes) d'une part, et une jurisprudence administrative d'autre part.

Toutefois, **le contrôle** est le dernier recours. Il est **plus un constat d'échec qu'une solution**. C'est en amont qu'il faut agir et penser. Pour le Docteur Luby, qui coordonne l'équipe médicale du Centre de Gestion de l'Aude, légiférer cristallise la pensée, les relations et le collectif. En tant que médecin du travail, il considère que **l'addiction dans le cadre du travail et les problématiques de comportement sont des symptômes d'une structure qui dysfonctionne** : il y a une dysrégulation du collectif, qui devrait être bienveillant.

« Beaucoup d'accidents de la route dans le cadre professionnel sont dus à l'organisation du travail au sein de l'entreprise (cadences trop importantes, appels téléphoniques répétés alors que le salarié est au volant, etc.). »

Madame Nègre (DIRECCTE Occitanie)

La question à se poser dans le cadre de ce colloque est de savoir sur quels facteurs on peut agir. Une piste est **d'organiser des espaces de discussion**. Quand les comportements au volant ou les troubles d'addiction deviennent un problème, il faut en parler dans un collectif qui fonctionne. C'est là le problème concernant les addictions : le collectif ne fonctionne pas, ou plus, et les régulations ne se font pas. Les personnes qui souffrent de troubles du comportement ou d'addictions sont dans des stratégies de défense pour s'empêcher de penser. Et on ne peut pas penser sans parler. Pour **faire évoluer les règles de métier**, qui induisent les comportements, il faut en élaborer de nouvelles, à travers une **prise de conscience collective**.

Et pour mettre en place de véritables espaces de discussion, il faut aller dans **l'intime du travail** (pourquoi j'ai besoin de consommer ceci, pourquoi j'ai besoin de rouler vite, etc.), et **se détacher de la législation** qui, sur le thème des addictions en particulier, cristallise la discussion.

« On ne peut pas prescrire le changement de comportement. Ce que l'on peut faire, c'est accompagner au changement. »

Docteur Luby

Madame Nègre rappelle **l'obligation de l'employeur de mettre en place une politique**

globale de prévention. Il ne faut pas limiter le risque routier professionnel aux addictions. Le comportement du conducteur dans le cadre professionnel est induit — au moins en partie — par l'organisation de l'entreprise. **L'exemple que donne l'employeur à travers son comportement au volant revêt également de l'importance**.

Madame Touret aborde l'aspect **vitesse, en lien avec les plannings** : les employeurs doivent **prévoir le temps nécessaire** pour aller d'un endroit à un autre, et intégrer les possibles aléas. C'est très simple et ce n'est pas toujours fait, comme dans certaines entreprises d'aide à domicile qui prévoient que l'employé finit à telle heure chez A. et commence à la même heure chez B. !

Au sujet de la vitesse, le Dr Luby fait remarquer que ce sont aussi des **phénomènes sociétaux** qui sous-tendent ce problème : nous sommes dans une société qui valorise la vitesse, l'accélération permanente, nous évoluons dans une compétitivité de fait, et ce, bien au-delà du monde du travail.

Le rôle de la médecine du travail n'est pas du côté du contrôle, mais bel et bien de la prévention.

C'est pourquoi la médecine du travail n'est pas là pour délivrer une aptitude à la conduite. Appliquer la norme, et délivrer le permis conducteur de poids lourds par exemple, c'est le rôle du médecin agréé au permis.

Pyramide de la consommation d'alcool au travail :

- **10 % : abstinentes**
- **65 % : usagers ponctuels**
- **15 % : usagers à risques** (consommation excessive, mais sans complications)
- **7 % : usagers abusifs** (consommation excessive avec conséquence)
- **3 % : alcoolodépendants** (malades)

« Les alcoolodépendants sont pris en charge en milieu spécialisé. Le travail des médecins de prévention est de faire en sorte que ceux qui ont un usage excessif, avec ou sans conséquences, soient ramenés à un usage ponctuel sans risque. »

Dr Khairallah

MONSIEUR LEFRANÇOIS, DIRECTEUR DE L'EXPRESS CATALAN (FRANCE EXPRESS)

L'express Catalan est une entreprise de transports de colis qui emploie 48 personnes, dont une vingtaine de conducteurs. À l'occasion de la journée sécurité pilotée par le ministère de l'Intérieur le 12 octobre, l'Express Catalan a organisé une **journée de prévention en lien avec le PST66, la Préfecture, la Sécurité Routière et les sénateurs et députés du département**. Tous les collaborateurs et les invités ont pu expérimenter **4 ateliers**, dont l'efficacité s'appuie sur la **prise de conscience du danger par les salariés** eux-mêmes :

- **Conduite sur simulateur** : situations d'urgence.
- **Lunettes de perturbation** : suivre une ligne droite tracée sur un parking en portant des lunettes qui déforment la vue à la manière de l'alcool, de la fatigue ou des stupéfiants.
- **Bar pédagogique** : travail sur l'écart entre les doses de bar et les doses maison.
- **Code de la route** : questions sur le Code de la route.

La prévention, c'est un travail au long cours. Depuis 4 ans, le règlement intérieur a été modifié, notamment sur la question des addictions. **Tous les jours, le directeur ou un de ses collaborateurs fait une minute de prévention** sur le quai. Ce « stand up » quotidien permet d'alerter sur la météo, le matériel (chaussures de sécurité), le respect d'une nouvelle limitation de vitesse, le démarrage d'un nouveau client, etc. Même si cette information est descendante, elle marque les esprits. L'entreprise totalise plus de 200 000 km au niveau du département et avait une sinistralité importante : elle est passée de 10 sinistres en 2017 à 2 cette année pour le moment. **Les effets de la politique de prévention, et de sa répétitivité, sont bien sensibles.**

En 2017, **après les 10 accidents, les salariés concernés ont très vite reçu une formation au risque routier par le PST**. Cela représente un coût pour l'entreprise de former ses salariés, et engendre de grandes difficultés d'organisation du travail, mais, pour Monsieur Lefrançois, c'est une priorité.

Monsieur Lefrançois, aux côtés de plusieurs chefs d'entreprises des Pyrénées Orientales, est partie prenante de la création de l'application Aptiv. **Cette application** créée par le PST66 permet des **remontées d'informations vers l'employeur** lors des visites médicales de ses employés. Les salariés de l'Express Catalan ont vu le médecin de travail et répondu à un questionnaire que le chef d'entreprise avait lui aussi rempli au préalable. **L'écart entre les réponses du dirigeant et celles de ses employés est mesuré**, et les messages qui ne sont pas bien passés sont identifiés.

Monsieur Lefrançois fait part de sa volonté de faire labelliser l'action « journée de prévention routière » mise en place avec l'équipe de l'Express Catalan et du PST66 par la CARSAT, le DIRECCTE, et les instances représentatives du département, afin de créer un **kit de déploiement** qui permettrait de **fédérer d'autres départements autour de la prévention du risque routier professionnel**.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Madame Surre de la société Marko, fait remarquer que, pour obtenir un label, il manque la prise en compte du collectif et de l'organisation du travail. Les formations, les ateliers, les temps d'information sont importants, mais insuffisants : une fois que ces dispositifs ont été mis en place, il serait intéressant d'**ouvrir des espaces de discussion et de travailler sur l'organisation du travail, le rythme de travail, les cadences**.

Madame Duchalet-Serrano, médecin du travail de l'Express Catalan, précise qu'il y a dans l'application Aptiv **un diagnostic de l'entreprise du point de vue du management (organisation,**

communication, gestion de la flotte...), en plus du diagnostic des salariés. L'idée est de jouer sur la prévention primaire par comparaison entre les réponses de l'employeur et celles des salariés. Le tout sur un outil interactif, avec un compte employeur qui met en évidence des indicateurs à suivre à l'aide de voyants de couleurs, et un compte salarié du risque professionnel. Les statistiques sont réalisées par l'INSERM.

M. LATRE, PRÉVENTEUR, VEOLIA RÉGION SUD-OUEST

Avec une activité de chantier et d'intervention sur les usines et un parc de 900 véhicules, Véolia a identifié le risque routier comme un de ses risques majeurs, et a lancé un grand plan d'actions sur plusieurs années, qui se décline en plusieurs axes :

1. Gestion des déplacements dans le but de limiter les kilomètres : organisation de visioconférences, regroupement de réunions, proposition de covoiturage pour les services supports, rationalisation des déplacements, identification par la géolocalisation des véhicules les plus proches de l'intervention à réaliser, etc.

2. Définition collective du véhicule idéal : avec le CHSCT, des groupes de travail ont été créés avec les utilisateurs pour définir les aménagements intérieurs à mettre en place pour être en sécurité et mieux adapter le véhicule à l'activité (parois séparatives, arrimage du matériel, feux de recul, caméras, surcharges...). Cette « check list » est utilisée lors du renouvellement des véhicules.

3. Formation : soit en externe, soit en interne, avec des formations appelées « **éco sécurité routière** », qui incluent en plus de la sensibilisation et des simulateurs de conduite, des **formations adaptées en site réel**. L'agent fait les parcours les plus usuels pour lui avec un formateur. Des challenges sont aussi organisés via des applications spécialisées qui créent une émulation entre salariés. Ces outils permettent de faire une évaluation du

comportement des conducteurs de chaque service : conduite plus ou moins brutale, plus ou moins économique... Ceci engendre un partage de pratiques.

4. Communication :

- **Note de service d'interdiction de réponse au téléphone** et incitation à activer le **mode conduite** préconisé par la sécurité routière qui envoie un message à l'appelant lui expliquant que son interlocuteur est au volant et qu'il le rappelle dès que possible. Le conducteur s'arrête quand il peut et rappelle.
- Supports thématiques pour les "quarts d'heure sécurité" réalisés par les chefs de service tous les mois.

5. Éviter la banalisation des accrochages et des sinistres : à chaque sinistre, même si ce n'est qu'un accrochage, entretien avec le « n+1 », document d'analyse de l'accident et réflexion sur ce qui aurait pu être fait.

Ce plan d'actions ambitieux a un coût, mais il a permis une **nette diminution des sinistres** depuis 5 ans, une **économie de 10 % de consommation de gasoil**... Les gains que permet la prévention pour l'entreprise se situent bien au-delà du seul coût de l'accident évité et se mesurent aussi en termes de bien-être au travail.

« Ce n'est pas une journée par-ci par-là, mais vraiment une intégration du risque routier tous les jours »

Monsieur Latre

Ce plan d'actions s'appuie sur un audit initial. En effet, il est important de **partir d'un diagnostic et d'une analyse des sinistres** pour mettre en place des actions pertinentes. Et de **commencer par travailler sur l'organisation du travail pour ensuite être audible sur le reste du plan de prévention**.

MONSIEUR THÈNE, PRÉSIDENT D'INTERCOLIS 66

Pour cette entreprise de transport spécialisée dans la messagerie, qui compte 37 salariés et 34 véhicules, le risque routier est également le risque majeur. Un tiers du règlement intérieur de l'entreprise est consacré à la sécurité routière.

À l'embauche, le premier axe concerne la sécurité routière. Ce discours est relayé par le chef d'exploitation, et les chauffeurs reçoivent des « piqûres de rappel » régulières.

Quand Monsieur Thène a repris l'entreprise en 2014, il a fait le constat que beaucoup de véhicules étaient en mauvais état et que les chauffeurs avaient un comportement relativement « accidentogène ». Plusieurs mesures ont donc été mises en place :

- **La désignation**, aujourd'hui obligatoire, mise en place dès mai 2015, ce qui a eu pour conséquence une chute drastique des PV (de 30-40 PV par an à 2 jusqu'à ce jour en 2018),
- Le **contrôle du permis de conduire** chaque mois, en échange du bulletin de salaire,
- le **suivi des véhicules** : le parc a été progressivement renouvelé, et les véhicules ont 2,5 ans en moyenne,
- **L'organisation des tournées** : remise à plat des tournées de façon à ce que le chauffeur puisse faire sa tournée dans le temps imparti sans avoir de pression ; abandon de certaines tournées jugées trop dangereuses,
- L'équipement de tous les véhicules de systèmes Bluetooth, et **interdiction d'utiliser le téléphone en dehors des appels Bluetooth indispensables** pour la livraison,
- Le **bridage de la vitesse des véhicules à la commande** : la puissance des véhicules neufs augmente, la vitesse de ces véhicules fait de même. Cela sécurise les chauffeurs d'être bridés à 130 km/h vis-à-vis du risque de délit. Maintenant que la vitesse maximale sur les routes nationales est passée à 80 km/h, le bridage sera certainement à 120 km/h à partir de 2019,
- La **prime de bon conducteur** : plusieurs centaines d'euros une fois par an pour les

conducteurs qui n'ont eu ni accrochage, ni PV. Cette année, 1/3 des conducteurs l'a eue. Cela incite tout le monde à faire plus attention,

- **L'inscription du n° de téléphone sur le véhicule**. Si une infraction ou une incivilité est commise, les gens peuvent contacter l'entreprise pour le signaler,
- **Géolocalisation** : en cas de doute sur la conduite d'une personne (freins, pneus trop vite usés), il est possible pour l'employeur de vérifier, sur plusieurs jours, ses vitesses, ses parcours. Si des anomalies sont mises en évidence, il y a une discussion, une explication, et éventuellement une sanction,
- En projet : l'obligation de formation sur le simulateur du PST 66 pour les conducteurs qui ont eu des accrochages.

« Une entreprise qui se remet en question peut demander beaucoup à ses conducteurs. »
Monsieur Ploquin (PSRE)

MADAME ERGON, DIRECTRICE DES RESSOURCES HUMAINES DU CIAS DU SIVOM

Le CIAS propose des services d'aide à domicile, de portage de repas et de soins sur un territoire de 16 communes. Pour accomplir ces prestations, 180 agents sont sur la route toute la journée.

Malgré des déplacements constants, des interventions très découpées, des temps de déplacement pas toujours pris en compte, il est difficile de travailler sur le risque routier. Le seul **levier d'action consiste à travailler avec les responsables de services pour modifier les plannings des agents**. C'est ce qui a été fait pour les plannings de portage de repas. Les tournées étant trop lourdes et génératrices de stress, il a été décidé d'effectuer certaines livraisons de repas l'après-midi (pour le repas de midi du lendemain). Le centre de soins a également mis en place une **sectorisation**. S'il peut y avoir des réticences de la part des chefs de secteurs et chefs de service, ce n'est pas le cas des agents.

Une prochaine action est prévue en partenariat avec le Centre de Gestion et la MNT : une **journée**

prévention et bien-être au travail pour les 180 agents, avec un stand sécurité routière (simulateur de conduite, sensibilisation par les médecins du Centre de Gestion...).

Monsieur Santarella complète le propos de Madame Ergon, en expliquant que le CIAS du SIVOM Narbonne Rural est allé plus loin dans la démarche et a entrepris des **actions liées à tous les aspects de prévention** :

- Aspects humains : **formations**
- Aspects techniques : **parc de véhicule récent** (de location)
- Aspects organisationnels : la **nouvelle organisation du travail**, avec des tournées de portage de repas l'après-midi est une réponse à la problématique du risque routier. Pour gérer au mieux les aléas, il a été décidé qu'en cas d'intempéries, le véhicule de passe qui tourne sur les cantines scolaires peut intervenir si besoin pour le portage à domicile. Lors des inondations, toutes les personnes ont pu être livrées avec l'aide des pompiers et des policiers municipaux.

CONCLUSION

MONSIEUR PLOQUIN, ASSOCIATION PRSE

Si l'accident est attribué essentiellement au comportement du conducteur, faire de la prévention implique de remonter en amont. Dans un premier temps, il faut se concentrer sur **la connaissance du risque**, notamment à travers **l'élaboration et la mise à jour du document unique** : le risque routier n'est pas le même d'une entreprise à l'autre (région, activité, véhicules...), et il peut évoluer au sein d'une même activité.

Une politique de sécurité routière implique l'ensemble de l'entreprise, et en premier lieu **la direction**, qui se doit de montrer **l'exemple**, puis l'encadrement et la hiérarchie qui doivent parler d'une seule voix. Elle nécessite bien sûr des **ressources financières et humaines**, mais comme le risque routier est un risque de fréquence, le **retour sur investissement est mesurable**, même si le premier objectif reste le bien-être et la santé des personnes. Cette politique se déroule sur plusieurs plans :

> **Repenser l'organisation de l'entreprise liée aux déplacements.**

> **Mettre en place un management du triptyque**

homme/environnement/véhicule : management de l'organisation, management des véhicules pour garantir l'entretien régulier et l'adaptation des équipements, formation du personnel aux véhicules utilisés, attribution ou pas des véhicules...

> **Communications** :

- **Communications téléphoniques** : du point de vue des CARSAT, le fait d'avoir une conversation téléphonique au volant est dangereux en lui-même, quel que soit l'équipement du véhicule. Il faut donc réglementer cela, **créer des protocoles et imaginer des systèmes de messages**, de rappels une fois que l'on est arrêté.
- Communication des messages de prévention : il faut envoyer en permanence des messages, et, dans le sens inverse, consulter ses salariés tout aussi régulièrement. **La prévention n'est pas quelque chose de naturel ni de spontané.** C'est un travail qui ne peut s'inscrire que dans la durée, avec des messages répétés en fonction des objectifs fixés.

> **Comportements** : après ces 3 premières étapes, qui auront déjà induit une prise de conscience et une transformation de la conduite des employés vers une conduite plus apaisée, on peut travailler sur le **programme de formation, de sensibilisation, d'information.**

La politique de prévention idéale s'inscrit dans une **boucle d'amélioration continue**, qui mesure les progrès réalisés et tire les enseignements de « ce qui n'a pas marché ».

MADAME NÈGRE, DIRECTRICE OCCITANIE

Ce colloque a rassemblé beaucoup de monde, c'est un signe. Le problème, ce sont les absents, car les personnes présentes sont déjà à minima investies dans une politique de prévention des risques professionnels.

Cette action s'inscrit dans un cadre partenarial, avec la mobilisation des **services de santé au travail** (notamment le SIST de Carcassonne aujourd'hui), dont **les équipes pluridisciplinaires sont de véritables relais pour les employeurs.**

Elle s'inscrit également dans le cadre du PRST, et ne constitue qu'une première étape. Il faut maintenant **mobiliser les entreprises qui ne sont pas là**, de façon à ce qu'elles prennent **conscience de l'importance de traiter ce risque routier professionnel.**

RESSOURCES DISPONIBLES

Organisme	Contact	Adresse mail
CARSAT (secteur ex Languedoc Roussillon)	Ronan Malgoyre	ronan.malgoyre@carsat-lr.fr
CARSAT (secteur ex Midi-Pyrénées)	Mme. Cathy Bernatets	catherine.bernatets@carsat-mp.fr
DIRECCTE	M. Christian Mampouya	christian.mampouya@direccte.gouv.fr
OPPBTP	M. Stéphane Roig	stephane.roig@oppbtp.fr
DREAL Occitanie	M. Philippe Legras	philippe.legras@developpement-durable.gouv.fr

Les coordinateurs sécurité routière de chaque département qui pourront agir localement sur le risque routier professionnel :

Dpt	Coordinateur sécurité routière	Adresse mail	Téléphone
09	Stéphanie GAUTHE	stephanie.gauthe@ariege.gouv.fr	05 61 02 15 03
11	Clémentine GONZALEZ	clementine.gonzalez@aude.gouv.fr securite-routiere@aude.gouv.fr	04 68 10 31 43 06 76 21 00 91
12	Jean-Pierre ESCASSUT	jean-Pierre.Escassut@aveyron.gouv.fr	05 65 75 49 13
30	Thierry PALLIER	thierry.pallier@gard.gouv.fr	04 66 62 62 65
31	Cyril CREME Elisabeth ESTOURNEL	cyril.creme@haute-garonne.gouv.fr elisabeth.estournel@haute-garonne.gouv.fr	05 81 97 71 70 05 81 97 71 82
32	Nathalie Duprat-Gachies Morgane HABERT	nathalie.duprat-gachies@gers.gouv.fr morgane.habert@gers.gouv.fr	05 62 61 53 36 05 62 61 53 09
34	Catherine MALLET	catherine.mallet@herault.gouv.fr	04 67 61 60 60
46	Yann LE ROY	yann.le-roy@lot.gouv.fr	05 65 23 10 70
48	Brigitte ANGLADE	brigitte.anglade@lozere.gouv.fr	04 66 49 41 75
65	SABATIER Marie-Bénédicte	marie-benedicte.sabatier@hautes-pyrenees.gouv.fr	05 62 51 40 43
66	Gabriel Liard-Hartenberger	gabriel.liard@pyrenees-orientales.gouv.fr	04 68 38 12 20 06 72 28 77 91
81	Marie BRAU	marie.brau@tarn.gouv.fr	05 81 27 54 77
82	Stéphane RICHY	stephane.richy@tarn-et-garonne.gouv.fr	05 63 22 23 81

Carcassonne — novembre 2018

Rédaction et mise en page : Diane-Sophie De Luycker