

Forum régional Sécurité Routière

Le risque routier en milieu professionnel

ALBI

9 novembre 2010



Synthèse des tables rondes

**Accès
Tables Rondes**





Le forum régional sécurité routière organisé à Albi le 9 novembre 2010 a réuni de nombreux acteurs locaux et nationaux.



Organisée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (CARSAT) Midi-Pyrénées et les huit coordinations sécurité routière des départements de Midi-Pyrénées, cette 2ème édition avait pour thème « Le risque routier en milieu professionnel ».



Les quelque 300 participants ont pu assister à :

- des interventions de professionnels,
- des tables rondes thématiques,
- des saynètes jouées par des comédiens professionnel, amateur et par l'atelier de théâtre du centre de détention de St Sulpice
- et visiter les stands des partenaires de la journée.



Cette journée avait pour objectif :

- d' informer sur le risque routier professionnel,
- d'échanger sur les expériences et les bonnes pratiques,
- et de dégager des pistes d'action.



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Catherine Bernatets, ingénieur conseil de la CARSAT Midi Pyrénées, a introduit le sujet en précisant le cadre du risque routier professionnel ...



Le risque routier professionnel est celui auquel sont exposés les salariés qui se rendent à leur travail (on parle alors de risque trajet) ou qui se déplacent dans le cadre de leur travail (risque mission).

En France aujourd'hui, 73 % des salariés utilisent la voiture pour se rendre à leur travail. Les accidents routiers professionnels représentent 10 % des accidents du travail avec arrêt. 45 % des accidents mortels pour le travail ont lieu sur la route. Trois accidents routiers professionnels sur quatre sont des accidents de trajet domicile-travail, alors que les déplacements pour le travail représentent 30 % des km parcourus.

En Midi-Pyrénées, en 2009, 3 525 accidents routiers professionnels avec arrêt de travail ont été dénombrés, dont la moitié en Haute-Garonne. Sur ces accidents, 60 % des accidents trajet étaient dus à la voiture et 27 % aux deux roues motorisés.

Le coût de ces accidents est lourd. Un accident routier professionnel représente en moyenne pour l'entreprise 77 jours d'arrêt et 4 000 €. Le coût s'élève forfaitairement à 440 000 € pour un accident de mission mortel. A ces coûts directs, s'ajoutent des coûts indirects trois fois supérieurs : absentéisme, gestion du sinistre, image de marque, climat social, prime d'assurance,

Un salarié qui fait 36 000 km par an à 60 km / h de moyenne passe 3 mois de son temps de travail au volant de son véhicule.

La prévention du risque routier professionnel fait aujourd'hui partie des actions prioritaires de la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés et des CARSAT, avec 2 axes d'intervention :

- le risque trajet
- les véhicules utilitaires légers (VUL).

Pour porter leurs fruits, les mesures mises en œuvre doivent engager la direction, impliquer les partenaires sociaux et les salariés, et provenir d'une évaluation des risques des situations de travail pour rendre les déplacements moins dangereux en agissant sur les véhicules, l'environnement, le conducteur et l'organisation.

Enfin, la sécurité routière rejoint la politique nationale de développement durable lorsque les préconisations visent à limiter les déplacements ou à favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Au cours de la journée, quatre tables rondes auront permis de dresser un bilan, de repérer des expériences innovantes, d'échanger sur les pratiques et de dégager des pistes d'action.

Retrouvez la présentation de la CARSAT : http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=11

Les thèmes abordés :

- 1.Accidents des salariés sur la route : quelle responsabilité pour l'entreprise ? pour le salarié ?**
- 2.Changer les choses c'est possible : des outils pour réduire le risque routier professionnel avec un zoom sur les véhicules utilitaires légers**
- 3.Fatigue et somnolence au volant**
- 4.Alcool, cannabis et médicaments : conduite sous influence**

Ce document présente une synthèse des interventions et des échanges tenus lors des quatre tables rondes.

Mots choisis

« Conduire est un acte de travail »

« L'accident routier professionnel n'est pas une fatalité »

Accidents des salariés sur la route :

quelle responsabilité pour
l'entreprise ?
pour le salarié ?

Animateur

M.Gérard Ploquin - Association PSRE

Intervenant

M. Robert Piccoli - Conseiller technique «travail» auprès de la déléguée interministérielle à la sécurité et à la circulation routière.

Témoins

Maître Nierengarten - Avocate, spécialisée en droit pénal,
M. Jean-Loup Pulicani - Directeur des risques professionnels à la CARSAT Midi-Pyrénées,
M. Philippe Millet - Responsable du service prévention des risques professionnels à la Mutualité sociale agricole (MSA Midi-Pyrénées Nord),
Mme Perrine Bueno - Inspectrice du travail (DIRECCTE),
Mme Martine Malgouyres - Contrôleur du travail (DIRECCTE),
M. Didier Deleage - Représentant des agents d'assurance du Tarn.

Débat alimenté par la projection d'un film.

En cas d'accident de la route d'un salarié, la responsabilité de l'employeur peut être engagée lorsque l'accident se produit au cours d'un déplacement professionnel, mais aussi, parfois, lors d'un déplacement domicile-travail.

Le conducteur, pour sa part, n'est pas exonéré de sa responsabilité du fait de son seul statut de salarié : comme tout autre conducteur, il est soumis aux obligations du code de la route.

Jusqu'où vont les responsabilités de l'entreprise et du salarié ?

L'accident routier professionnel de mission : un accident du travail

Lorsqu'un accident routier professionnel survient, quelle est la procédure prévue ?

Le service local de la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi (DIRECCTE) se déplace pour tout accident du travail, enquête sur les conditions de l'accident, et étudie la prise en compte qui est faite du risque routier dans les documents de prévention de l'entreprise.

Responsabilités du salarié et de l'entreprise

La voiture est-elle un outil de travail ?

Oui, même si cet outil de travail appartient au salarié (véhicule personnel utilisé en mission).

Quelle responsabilité pour le salarié conducteur ?

Sur le plan juridique, le salarié conducteur est pénalement responsable : il est un conducteur comme un autre. S'il cause un accident, la gravité de sa faute sera fonction de la gravité des blessures infligées (ITT). Mais le défaut de maîtrise du véhicule sera systématiquement retenu.

L'utilisation du téléphone portable au volant est fréquente en usage professionnel, qu'en est-il en termes de responsabilité ?

Téléphoner en conduisant est interdit, même si une compagnie d'assurance ne peut en faire un motif de rejet. Par ailleurs, rappelons que le kit mains-libres, même s'il n'est pas interdit, ne change rien au fait que téléphoner au volant diminue dangereusement l'attention que le conducteur porte à sa conduite..



Quelle responsabilité pour un salarié qui transporte d'autres salariés de l'entreprise ?

La responsabilité pénale du conducteur est engagée, pleine et entière.

Et dans le cas du covoiturage sur les trajets domicile-travail ?

Les assurances ne prévoient rien de particulier dans le cas d'un échange de bons procédés à titre gratuit. En cas d'accident, le passager sera indemnisé comme tout passager occasionnel du véhicule.

La secrétaire qui dépose du courrier de l'entreprise en rentrant chez elle est-elle toujours au travail ?

Oui, elle est sur un trajet mission en raison du lien de subordination entre elle et son employeur, la responsabilité de l'employeur reste donc engagée. Dans ce cas, le chef d'entreprise doit vérifier que le contrat d'assurance de la salariée comprend cette utilisation du véhicule.

En matière d'entretien du véhicule, quelles sont les obligations du salarié ?

Le salarié doit s'assurer du bon état des éléments de sécurité visibles du véhicule (pneus, ...). S'il estime que son employeur lui demande de conduire un véhicule en mauvais état et dangereux, il peut refuser d'en prendre le volant en utilisant son droit de retrait.

Et quelles sont les obligations de l'employeur ?

L'employeur peut engager sa responsabilité pénale si le juge peut prouver une faute de sa part : avoir laissé un salarié ivre prendre le volant, ne pas entretenir les véhicules de l'entreprise, inciter les salariés à conduire trop vite, La responsabilité de l'employeur sera retenue en premier lieu si le véhicule est mal entretenu, même lorsque le véhicule est la propriété du salarié. L'employeur doit mettre en œuvre des mesures concrètes : carnet d'entretien, procédures de communication conducteurs/entreprise, ...

En cas d'accident, si le salarié avait préalablement fait état du mauvais état du véhicule, la responsabilité pénale de l'employeur sera engagée clairement (infraction pénale : infraction commise à l'encontre de la société, dont le procureur protège les intérêts).

Mais qui est responsable, le responsable du parc de véhicules ou le dirigeant de l'entreprise ?

Le responsable du parc de véhicules s'il exerce sur la base d'une délégation clairement définie et qu'il est en mesure d'exercer. Mais la délégation n'exonère pas le dirigeant de l'entreprise de sa propre responsabilité. En cas de problème, le juge reste le seul à pouvoir apprécier une délégation donnée. Bien évidemment, une délégation implicite donnée le jour même d'un accident ne vaut rien.



Existe-t-il un risque routier professionnel particulier au secteur agricole ?

Il existe certaines spécificités liées aux activités agricoles, qui ne se limitent pas au seul monde de l'agriculture mais comprennent également, par exemple, les activités liées au paysage. Dans ces domaines, les travaux sur chantiers peuvent être l'occasion de prises de risque sur la route, parfois pour tenter de rattraper un retard.

Le facteur alcool peut également être présent, lors de travaux agricoles collectifs par exemple.

Autres difficultés dans ce secteur : le partage de matériels roulants entre plusieurs exploitants. La relation n'est alors pas une relation employeur-salarié mais une relation employeur-employeur.

Enfin, le transport d'animaux pose des problèmes spécifiques.

Une compagnie d'assurance peut-elle mettre en avant un défaut d'entretien du véhicule pour être exonérée de ses obligations ?

Non.

Dans le cas d'un contrat d'entretien pour location longue durée, l'employeur est-il exonéré de sa responsabilité en cas d'accident d'un véhicule mal entretenu ?

Non, car l'employeur pourra facilement être mis en cause pour négligence.

L'employeur est-il responsable lorsque le salarié utilise son véhicule pour des trajets mission ?

Oui, selon les mêmes principes que pour l'utilisation d'un véhicule de la flotte de l'entreprise : mesures de prévention dans le règlement intérieur, procédures (fournir les comptes rendus des contrôles techniques, ...). Les indemnités kilométriques versées au salarié comprennent une part d'entretien du véhicule, ce qui impose au salarié l'obligation d'entretenir effectivement son véhicule.

Que se passe-t-il lorsqu'un salarié dissimule à son employeur le retrait de son permis de conduire ?

En cas de problème, le juge appréciera si l'employeur a mis en œuvre tous les outils possibles : règlement intérieur, charte, procédures de communication, ... Le chef d'entreprise pourra être exonéré de sa responsabilité en cas d'accident s'il montre qu'il avait mis en œuvre son obligation de moyens.

Alcool

Que se passe-t-il lorsqu'un salarié qui a eu un accident routier est contrôlé positif au dépistage d'alcoolémie ?

Deux types de qualification peuvent être retenus contre lui en fonction de son taux d'alcoolémie :

Moins de 0,80 g/L : sanction, compétence tribunal de police

Au-delà de 0,80 g/L : délit, compétence tribunal correctionnel

La responsabilité de l'employeur peut-elle être engagée s'il connaissait l'addiction du salarié ?

L'employeur qui connaît l'addiction d'un salarié conducteur doit mettre en œuvre des mesures de prévention : sensibiliser le salarié, alerter la médecine du travail, prononcer une mise à pied conservatoire, ... Il ne peut pas ne rien faire. Rappelons qu'il existe des cas de jurisprudence où l'entreprise a été mise en cause, parfois avec des sanctions lourdes, après l'accident d'un salarié reparti ivre d'un « pot » d'entreprise. La première des responsabilités de l'employeur est de faire respecter l'interdiction de boissons alcoolisées au sein de ses locaux. Une tolérance est accordée dans le code du travail pour le vin, la bière, le cidre, le poiré, l'hydromel mais si ces alcools sont servis lors d'un repas d'entreprise sur autorisation de l'employeur, celui-ci doit veiller à ce que les salariés repartent avec un taux d'alcoolémie négatif. Un employeur a ainsi été mis en cause pour homicide involontaire après avoir laissé partir un salarié ivre qui a eu un accident, le juge ayant estimé que l'employeur aurait dû appeler un taxi.

Et dans le cas d'une fête organisée par les salariés eux-mêmes ?

Cela ne change rien à la responsabilité du chef d'entreprise, l'entreprise étant sous sa direction. Cela étant, l'alcool reste un vrai problème pour les entreprises en raison du poids des valeurs culturelles qui lui sont attachées. Rappelons qu'en France l'alcool reste la cause première de 1.200 morts par an ...

Mais que peuvent faire les entreprises ?

Avant tout, éviter d'en arriver au stade où le licenciement du salarié est l'unique solution. Aujourd'hui, des acteurs comme l'ANPAA (Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie) permettent de traiter autrement et mieux ces difficultés. Les représentants du personnel ont aussi un rôle à jouer.

Par ailleurs, la jurisprudence autorise le contrôle d'alcoolémie par alcootest en cas de signes manifestes d'ivresse d'un salarié devant prendre la route.

Que change une alcoolémie positive en matière de prise en charge d'un sinistre par une compagnie d'assurance ?

Dans tous les cas, le tiers sera indemnisé. Mais les dommages du véhicule, même totalement détruit, ne seront pas indemnisés. Ce sera alors une perte pour l'entreprise si le véhicule lui appartient. Par ailleurs, d'autres préjudices peuvent ne pas être pris en compte si le conducteur conduisait avec un taux d'alcoolémie positif.



Règlement intérieur et document unique

Le règlement intérieur est-il obligatoire pour toutes les entreprises ?

Le règlement intérieur est obligatoire pour les entreprises de plus de 20 salariés. Il peut prévoir des contrôles pour les situations à risque et doit dans ce cas lister les postes et les situations dangereux. Il ne faut pas se contenter de mesures qui feraient porter la responsabilité uniquement sur les individus, ces mesures doivent accompagner des mesures collectives, des mesures d'organisation.

Et le document unique ?

Le document unique d'évaluation du risque professionnel est obligatoire depuis 1991, et doit être mis en place dès le premier salarié, à la diffusion du règlement intérieur. Il répertorie les risques courus par les salariés de l'entreprise. Dans les faits, ce document existe encore peu dans les petites entreprises, ou est très insuffisant, notamment pour le risque routier, y compris parfois dans des sociétés d'ambulances ... Mais le plus important est de mettre en œuvre un véritable plan d'actions fondé sur l'identification des risques. Le risque routier professionnel doit faire partie des risques identifiés, pris en compte et gérés : il faut une organisation forte pour manager ce risque.

Véhicules utilitaires légers (VUL) :

qui est responsable en cas de surcharge d'un véhicule ?

Le salarié conducteur doit respecter le Code de la route et donc contrôler le poids en charge du véhicule qu'il conduit. A défaut, il peut être mis en cause. Mais l'employeur peut aussi être mis en cause s'il a incité son salarié à conduire en surcharge.



Conclusion

Depuis 2002, il existe une jurisprudence sur l'obligation de résultat quant à la responsabilité du chef d'entreprise face aux risques courus par les salariés. Les mesures de contrôle et de répression ont été renforcées. L'objectif est une gestion collective du risque sur l'ensemble des axes de management, et de façon globale dans l'entreprise. Enfin, la subordination à l'employeur ne s'applique pas normalement en situation de trajet, mais l'employeur peut organiser ces trajets par exemple en élaborant un PDE qui va organiser les déplacements, inciter à l'utilisation de modes de transports en commun ou de modes doux, réduire les déplacements du midi en proposant un service de restauration sur place, ...

Mots choisis

« Dans les tribunaux, on parle de séances « petit ballon » où sont jugés les conducteurs qui estiment ne pas avoir bu plus que d'habitude ... »

« J'ai heurté le véhicule de devant, qui me précédait de trop près ... »

« Tant que nous n'aurons pas zéro accident de la route en France, nous n'aurons pas épuisé tous nos moyens ... »

Changer les choses c'est possible :

des outils pour
réduire le risque
routier professionnel avec un
zoom sur les véhicules utilitaires
légers

Animateur

M. Gérard Ploquin, association PSRE

Intervenant

M. Thierry Fassenot - Ingénieur conseil à la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS).

Témoins

M. Alexis Viguié - Animateur sécurité routière, Conseil Général du Tarn,
M. Philippe Latre - Conseiller prévention régional chez Véolia Eau,
M. Michel Bossi - Président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Albi,
M. Vincent Garnaud - CCI de Montauban et de Tarn-et-Garonne,
Mme Maryse Vergne - DRH de l'entreprise Boncolac,
M. Dominique Michel - Communauté Urbaine du Grand Toulouse et club entreprises de Haute-Garonne.

Au travers de témoignages d'entreprises et de collectivités territoriales de la région Midi-Pyrénées, découverte d'un certain nombre de leviers d'actions qui peuvent être mis en oeuvre en matière de formation, d'organisation, de véhicules et de prise en compte de l'environnement pour réduire le risque routier.

La CNAMTS aborde en particulier la manière d'améliorer la sécurité pour les conducteurs de véhicules utilitaires légers.

Retrouvez la présentation de la table ronde : http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=11

Le risque routier professionnel : quelle est l'ampleur du problème ?

En France, pour 18 millions de salariés au régime général, on déplore 80 000 accidents routiers professionnels par an sur 800 000 accidents du travail, soit 10%. Mais sur 900 accidents mortels du travail, la moitié a lieu sur la route. La plupart des entreprises françaises sont de petite taille, comptent peu de salariés et sont donc rarement confrontées à des accidents. Mais lorsque l'accident arrive, il peut être très grave, désorganiser fortement l'entreprise. Si on veut changer les choses, il faut changer les habitudes, être pro actif et « oublier » la sécurité routière. Face au risque routier professionnel, il faut penser métier : quels déplacements ? dans quelles conditions ? avec quelles situations à risques ? ...

Quelles sont les outils de prévention proposés par la CNAMTS ?

- le logiciel Pedro (Pedro risque mission et Pedro risque trajet), qui permet d'ouvrir un questionnaire sur le risque routier selon 4 axes de management : les déplacements, le choix des véhicules les plus adaptés, les facteurs de risque (outils de communication embarqués, trajets imprévus, ...), les compétences. S'agissant des VUL, des améliorations devront être apportées par les constructeurs pour que les équipements de sécurité soient de série sur les véhicules et pour que les aménagements dans le VUL ne mettent en danger ni les passagers du VUL ni les autres usagers de la route.
- Pour les VUL : le carnet de suivi du véhicule, un guide de sélection des véhicules pour choisir les véhicules les plus adaptés, un référentiel de compétences (chargement et arrimage d'une charge dans un véhicule, ...)



Quelle a été la démarche conduite par le Conseil général du Tarn ?

Le fait déclencheur de la démarche a été une série d'accidents graves, dont un accident mortel. En 2006, un plan de prévention du risque routier a été mis en œuvre. Un questionnaire (anonyme) a été proposé aux 1 200 agents du Conseil général, signé par le directeur général des services pour le président du Conseil général : l'engagement doit « venir d'en haut ». Le questionnaire a permis de mieux connaître les distances parcourues par les salariés, les types de véhicules utilisés, les types d'accidents déjà survenus. Enfin 3 questions étaient posées : dans votre vie professionnelle, vous sentez-vous exposé à un accident lorsque vous conduisez ?, pourquoi ?, quelles sont vos attentes vis-à-vis de votre employeur ?

Sur 1 200 questionnaires diffusés, 450 ont été complétés, soit un taux de réponse de 40 %. Environ 40 accidents routiers professionnels sont constatés chaque année, avec peu d'accidents graves. Un agent sur 2, ayant répondu a dit se sentir exposé au risque en situation de conduite routière, notamment parmi ceux effectuant les plus grands nombres de déplacements. Les attentes exprimées : se voir proposer des ateliers de conduite (freinage sur chaussée humide, ...), disposer de véhicules mieux équipés et plus nombreux, bénéficier de rappels et de mises à jour sur le Code de la route, disposer d'infrastructures mieux aménagées (places de parking, bandes cyclables, transports en commun, ...).

En réponse, une journée de formation a été organisée, avec le concours de formateurs internes eux-mêmes formés par des représentants des forces de l'ordre. Les thèmes abordés : la vitesse, l'alcool, les psychotropes, les équipements de sécurité et le carnet de bord du véhicule, le poste de conduite, un quizz Code de la route, des ateliers pratiques sur la conduite (le regard, la position des mains, l'éco-conduite, le freinage). Le facteur de réussite de ce type de démarche : une démarche interne qui engage l'organisation.

L'entreprise Maison Boncolac a mis en œuvre un plan de prévention, quelle a été la démarche ?

Maison Boncolac est une grosse PME agro-alimentaire. Le plan de prévention a été mis en place à la suite de l'accident mortel d'un jeune collaborateur, événement traumatisant pour l'entreprise. La société compte des emplois à risques : ceux des « promoteurs de vente » embauchés l'été, qui sont souvent de jeunes conducteurs.

La méthode de travail retenue : sensibilisation et engagement du comité de direction, mise en place d'un groupe de travail composé de salariés, du CHSCT, du médecin du travail et d'un conseiller de la CRAM (CARSAT).

Un plan d'actions a été élaboré autour de 3 axes :

- Conducteur : informer/sensibiliser aux différents risques routiers par le biais de fiches à thèmes, de jeux, d'une note de recommandation de la direction sur l'utilisation du téléphone portable, et d'actions de formation ciblées (promoteurs de vente, utilisateurs de véhicules de fonction)
- Organisation : limiter les déplacements, recenser tous les accidents même mineurs et alerter le responsable hiérarchique, organiser le transport des produits à risques
- Véhicules : sécuriser la conduite, harmoniser et fiabiliser l'utilisation des véhicules de fonction

Le seul regret de l'entreprise est d'avoir lancé ce plan de prévention trop tard, après le décès d'un collaborateur ...



La société Véolia Eau a lancé une action « éco sécurité conduite », quels en sont les objectifs ?

La démarche Véolia Eau est partie d'une volonté de la direction de travailler sur une démarche globale de progrès « éco sécurité conduite ». La nature même des activités de Véolia Eau implique des déplacements nombreux de ses 1 250 collaborateurs. En Sud-Ouest, la société compte plus de 1 000 véhicules. Sur les 549 véhicules utilisés en Midi-Pyrénées, 308 sont des VUL et 39 des PL. Le risque routier professionnel est considéré comme l'un des quatre grands risques touchant les salariés de Véolia Eau.

Sur la base de ce constat, une formation « sécurité routière - éco conduite » a été organisée, avec un double objectif : diminuer de 10% la sinistralité automobile, et économiser entre 5 % et 10 % de carburant. Une journée de formation par agent est prévue, par groupes de trois, en situation de conduite sur route. Le formateur observe les comportements de chaque conducteur, puis debriefe en salle. Ensuite, les conducteurs sont remis en situation de conduite pour vérifier l'impact de la formation. Une action spécifique est proposée aux conducteurs de poids lourds. Cette action de formation sera proposée aux 1 250 collaborateurs sur 3 ans à compter de 2010.

D'autres actions sont mises en œuvre : analyse des accidents routiers pour en tirer des enseignements, équipement des véhicules en dispositifs de géolocalisation pour rationaliser les déplacements, audits des véhicules, organisation de débats sécurité et de journées challenge, lancement d'une charte.

Quelle est la démarche entreprise par la Communauté urbaine du Grand Toulouse en tant qu'employeur et en tant qu'aménageur du territoire ?

Une étude d'enjeux sur le territoire du Grand Toulouse (700 000 habitants, 366 km², 2 900 km de routes) a été réalisée pour déterminer des priorités d'action en matière d'usagers et d'infrastructures. Cette étude a permis la réalisation d'aménagements de sécurité sur un axe urbain particulièrement accidenté, et la mise en place de mini-giratoires pour faire baisser le nombre d'accidents corporels sur les intersections.

Un plan de mobilité des employés de la Communauté urbaine a été réalisé, sur la base d'un questionnaire qui a permis de mieux connaître les lieux de résidence et les trajets domicile-travail.

Les axes de travail du plan de mobilité des employés :

- Promouvoir des modes de déplacement doux, notamment en proposant des vélos
- Développer le co-voiturage pour les trajets domicile-travail
- Inciter à l'usage des transports en commun
- Adhérer au service d'auto-partage pour des déplacements professionnels
- Mener des actions de prévention en matière de sécurité routière

Un « Club entreprises sécurité routière Toulouse Garonne » a été créé par des collectivités et des entreprises, notamment pour mutualiser les moyens logistiques et humains.

Enfin, un « Pass 125 » (formation gratuite) est proposé aux détenteurs d'un permis voiture souhaitant conduire une moto de 125 cm³.

Quelle a été l'action de la CCI de Tarn-et-Garonne (CCI 82) en matière de prévention du risque routier professionnel ?

La CCI 82 intervient sur le document unique des entreprises, la réglementation spécifique (bruit, transport, risque chimique, ...). Un constat : le risque routier ne représente que 8 % des demandes spontanées d'entreprises.

La CCI 82 a été à l'initiative du Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) de la ZI Nord de Montauban. Le PDIE est une démarche globale d'analyse de tous les déplacements (trajets domicile-travail et déplacements professionnels) liés aux entreprises d'une même zone. Il aboutit à un ensemble de mesures pour optimiser les déplacements.

Le contexte : 447 entreprises de toutes tailles, 4.600 salariés, un caractère mixte industriel et commercial avec une très forte utilisation de la voiture, des zones d'habitation proches.

Les enjeux du PDIE de la ZI Nord de Montauban :

- Des enjeux financiers (diminuer les coûts liés aux transports, ...)
- Des enjeux sociaux (réduire les temps de trajet, déplacements alternatifs, sécurité des déplacements...)
- Des enjeux environnementaux (limiter les émissions de gaz à effet de serre, ...)

L'objectif fixé est de proposer un ensemble de mesures pour optimiser les déplacements : réduire les besoins en déplacement, optimiser et sécuriser les déplacements, transférer sur les modes alternatifs.



Les conclusions :

- Le diagnostic terrain a permis de mettre en œuvre des faiblesses en matière d'infrastructures ou d'aménagements
- L'enquête auprès des salariés et des entreprises a permis de recueillir les besoins et les attentes en matière de déplacements et de transports (73 entreprises ont répondu, soit un effectif de 1 300 personnes)

Enfin, des facteurs de succès pour ce type de démarche ont été mis en évidence : s'assurer de l'appropriation des enjeux par toutes les parties prenantes, avoir des entreprises motrices (idéalement une association d'entreprises), prévoir une communication spécifique au projet (visuel, ...), s'assurer de l'appropriation des préconisations d'actions par toutes les parties prenantes, engager des actions validées et planifiées, insister sur la démarche participative (entreprises, salariés, collectivité), programmer le suivi du projet.



Conclusion

Le tissu économique de Midi-Pyrénées est surtout constitué de PME, pour qui les conséquences des accidents routiers peuvent être particulièrement lourdes. Statistiquement, chaque entreprise a connu ou va connaître un accident routier professionnel. Les acteurs de la prévention doivent collecter les expériences et les actions existantes, pour les mutualiser et les mettre à disposition des entreprises. Le terme à retenir aujourd'hui : management. Des questions restent posées : comment rester compétitif face à des pays qui n'appliquent pas la même réglementation en matière de sécurité routière (exemple de l'utilisation du téléphone portable au volant) ? comment donner aux chefs d'entreprises les moyens et les outils pour faire face à leurs responsabilités ?

Mots choisis

« Changer les choses, c'est possible »

« Clémenceau disait que la guerre est une chose trop importante pour la laisser aux généraux, veillons à ce que le risque routier professionnel ne soit pas si important qu'on le laisse aux spécialistes de la sécurité routière ... »

« L'engagement doit venir du haut, le risque routier professionnel est un risque professionnel à prendre en compte de façon globale »

Fatigue et sommolence au volant

Animateur

M. Jean-Claude Robert, association PSRE

Intervenant

Docteur Michel Tiberge - Responsable de l'unité du sommeil, CHU de Toulouse Rangueil.

Témoins

Docteur Marc Delanoé - Médecin du travail de la Mutualité sociale agricole (MSA),
Mme Christine Boy - Déléguée régionale AFT-IFTIM,
Mme Valérie Jimenez - PDG de Jimenez FVA.

Conduire en étant somnolent multiplie par 7 le risque d'avoir un accident corporel.

Un accident sur 5 est dû à l'endormissement au volant sur autoroute.

Prendre la route avec un manque de sommeil ou rester volontairement éveillé longtemps afin de parcourir plus de kilomètres, provoquent les mêmes effets négatifs sur les capacités du conducteur que la présence d'alcool dans le sang : 17 heures de veille active équivalent à 0,5 g d'alcool dans le sang.

Quelles différences entre fatigue et somnolence ?

Que peut faire le salarié, mais également l'employeur, pour y remédier ?

Qu'est-ce qui caractérise le risque routier lié à la somnolence au volant ?

Il y a peu encore, la somnolence était rarement citée parmi les facteurs de risque, mais des études ont montré qu'elle est en cause dans 20 à 30 % des accidents. Le trafic de nuit représente seulement 10 % du trafic, mais 30 % des blessés et 40 % des tués. La conduite de nuit est 7 fois plus mortelle que la conduite de jour. Enfin, près de 40 % des travailleurs ont aujourd'hui des horaires atypiques, c'est-à-dire autres que 9h00-17h00 ou approchant.



Il faut distinguer la somnolence de la fatigue :

- La fatigue est une diminution du niveau de performance, souvent liée à la répétition d'une tâche, et disparaît avec l'arrêt de la tâche elle-même
- La somnolence est un abaissement du niveau de vigilance, elle est insurmontable et ne disparaît qu'avec le sommeil.

Dormir moins de 5 heures avant de prendre le volant multiplie par 7 le risque d'accident, et la somnolence sévère multiplie par 8,2 le risque d'accident. La somnolence diurne excessive est la conséquence d'un sommeil insuffisant en durée ou en qualité : chacun doit apprécier son besoin en sommeil et gérer ce besoin.

Les périodes de risque les plus importantes : le moment de la sieste et le milieu de nuit.

Sur la route, la privation chronique de sommeil (1 heure en moins par nuit) est aussi dangereuse au bout de quelques jours seulement que la privation aigue de sommeil (nuit blanche).

Une dette de sommeil de 4 heures équivaut à une alcoolémie de 0,5 g/L.

Les personnes les plus exposées sont les jeunes, les travailleurs postés ou ayant des horaires atypiques, les personnes qui prennent des médicaments, les personnes souffrant de pathologies particulières.

Alors que 50 % des conducteurs réduisent leur temps de sommeil avant un départ en vacances, il faut à l'inverse, avant un long trajet en voiture :

- Bien dormir les nuits précédentes
- Ne prendre la route qu'après une bonne nuit de sommeil
- Faire attention aux traitements médicamenteux comportant des pics horaires

En cas de fatigue, il faut impérativement s'arrêter : on ne lutte pas contre le sommeil.

Quelles mesures de prévention a pris la société de transport Jimenez FVA ?

Jimenez FVA est une société de transport de colis pour de gros messagers, et compte 145 salariés.

Les chauffeurs conduisent essentiellement de nuit, de 20h00 à 5h00, avec des séquences de 4h00 de conduite et des pauses.

Ce rythme de travail peut finir par poser problème. Certains se plaignent de ne plus pouvoir continuer la conduite de nuit, mais le plus souvent le problème est révélé par une succession de petits accrochages.

Des véhicules ont été équipés de radars de proximité, et une démarche intégrée QSE (qualité sécurité environnement) a été mise en œuvre depuis un an, avec une écoute des salariés. Un problème récent est venu s'ajouter : l'addiction aux jeux vidéo, qui peut conduire des chauffeurs à prendre le volant après une période de jeu de plusieurs heures.

Sur le sujet des addictions - encore trop souvent tabou - une action de sensibilisation a été organisée auprès des salariés pour évoquer les addictions possibles et les comportements à risque. Cette action a été animée grâce aux supports contenus sur la clé USB développée par l'AFT-IFTIM.

Au sein de Jimenez FVA, une personne travaille à temps plein sur ces actions depuis septembre 2009

Si l'ensemble des actions menées ont porté leurs fruits, une question demeure pour le chef d'entreprise : que peut-il faire lorsqu'un salarié pose problème au point de représenter un danger pour lui-même et pour les autres ? vers qui se tourner ? quelles solutions autres que le licenciement peuvent être proposées pour l'aider et protéger les autres ?



L'AFT-IFTIM a développé un outil de sensibilisation, quels en sont les principes ?

L'AFT-IFTIM a élaboré en septembre 2010 un kit de sensibilisation aux conduites à risques et aux addictions. La pierre angulaire est une clé USB de 4 Go, qui comprend deux types d'informations :

- informations employeur : le règlement intérieur, les plans de prévention, la médecine du travail
- partie salarié, sur la base d'un module vidéo interactif : l'hygiène de vie, les comportements à risque, les addictions

La partie salarié est ludique et vise à déclencher une prise de conscience. Le salarié peut s'auto-évaluer. Des conseils sont donnés à l'issue de l'auto-évaluation, en fonction des résultats constatés.

Le but visé est de passer la frontière entre vie privée et vie professionnelle, en levant un tabou pour apporter une aide aux professionnels du secteur du transport.

Cet outil de sensibilisation pourra être utilisé à plusieurs vitesses : actions de sensibilisation, mais aussi actions de formation ou autres.

Quels sont les objectifs de l'étude conduite par la MSA sur la somnolence au volant ?

L'étude a été réalisée auprès de ramasseurs de lait qui travaillent de nuit en positionnant un actimètre (appareil de mesure des mouvements du poignet) et en les invitant à renseigner une « grille de sommeil » avec leurs périodes de sommeil, leurs périodes de veille et leurs périodes de conduite.

Conclusions : pour les salariés en rythme horaire régulier, on constate une baisse de vigilance vers 18h00. Pour les salariés avec horaires irréguliers sur 15 jours, on constate des nuits sans réelle période de sommeil.

Des propositions ont été formulées :

- pour l'entreprise : procéder à une révision des plannings (mais difficile à mettre en œuvre en raison de facteurs économiques), prodiguer des conseils aux salariés
- pour le salarié : éviter la double journée (double activité professionnelle ou autre), faire une sieste préventive et des pauses adaptées.

A noter : si l'actimètre est un outil de spécialiste, la grille de sommeil est un outil simple, qui peut être mis en œuvre sans nécessiter de moyens et de connaissances particulières.



Conclusion

La somnolence est un risque aujourd'hui avéré, même si il reste difficile à mesurer. Une étude a ainsi montré que pour un conducteur moyen effectuant un trajet Paris-Marseille le temps de sommeil cumulé approche les 6 minutes ...

La somnolence pose un problème médical, mais aussi d'organisation du travail. Trois personnes seulement peuvent interdire l'acte de conduite : le préfet, le médecin du travail, le médecin de la commission permis de conduire (à noter : il n'existe pas de lien entre les 2 médecins).



Mots choisis

« Etre vigilant aux accidents mineurs : la répétition de petits accidents pour un même conducteur annonce souvent un accident beaucoup plus grave »

Alcool, cannabis et médicaments :

conduite sous influence

Animateur

M. Jean-Claude Robert, association PSRE

Intervenant

Docteur Pierre Baranski,- Psychiatre, addictologue à la Fondation du Bon Sauveur d' Alby.

Témoins

M. Etienne Miquel - Directeur de Négoti Tourisme,
Docteur Michel Niezborala - Médecin régional du travail,
M. Vincent Ricarrere - Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie (ANPAA) des Hautes-Pyrénées,
M. Bernard Champanet - Président du syndicat des pharmaciens du Tarn.

Des consommations occasionnelles ou répétées d'alcool, de cannabis ou de médicaments peuvent altérer l'aptitude à conduire et mettre en danger la santé et la sécurité des salariés. Elles peuvent de ce fait être à l'origine d'accidents du travail, notamment des accidents de la route. La prévention des consommations de produits psycho-actifs est donc nécessaire dans les entreprises. Cette problématique de santé et de sécurité au travail passe par l'élaboration d'une démarche collective, qui tiendrait également compte de la prise en charge individuelle.

Retrouvez la présentation de la table ronde : http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=11

Quel est la part de l'alcool dans les facteurs du risque routier ?

L'alcool est cité comme facteur de cause ou un des facteurs de cause dans 30 % des accidents de la route.

Comment lutter contre les effets des addictions en matière de sécurité routière ?

Il existe des déterminants socio-culturels majeurs qui conditionnent nos comportements, même s'il existe aussi des déterminants individuels qui font que nous ne sommes pas tous à égalité devant les comportements addictifs : déterminants génétiques, psychologiques, environnementaux, ...

Concernant les déterminants socio-culturels, trois axes peuvent être dégagés :

- Les valeurs de la modernité : le culte de la performance et l'individualisme (« C'est mon choix », « C'est ma vie », « Je fais ce que je veux », ...), avec un recul du civisme, une fragilisation du lien social, une dilution de la notion même de limites (et donc du respect à la loi et aux règles)
- L'impact d'une société occidentale « speedée », bombardée d'images et de sons (« Je suis branché », « Je suis connecté », « J'aime à m'éclater »). L'ouïe et la vue écrasent aujourd'hui la modernité d'un flux coloré multiple et continu d'images et de sons (toujours plus fort, toujours plus vite). Il en découle - à son insu - l'évolution d'un être humain soumis à de plus en plus de sensations qui vont court-circuiter la mentalisation et les processus de pensée. Dès qu'elles manquent, apparaît une appétence, d'où la recherche de sensations. Notre univers fabrique la recherche de sensations. « Ici et maintenant » : tout se passe comme si le temps devenait discontinu, construit comme une succession d'instant à vivre, comme si notre mémoire n'avait plus la capacité à stocker l'ensemble des informations



- Les rituels et transmissions générationnels : ce qui coule dans notre sang et dans nos têtes n'est pas simplement la chose que nous consommons mais aussi la valeur que nous lui avons attribuée (exemples de l'alcool et du tabac)

Que faire ?

- à l'échelon individuel, travailler davantage sur la créativité, les passions et l'estime de soi : des pays voisins de la France ont compris qu'il est nécessaire pour les enfants de travailler l'après-midi sur les passions, la créativité, ...
- à l'échelon collectif, travailler sur les représentations

Un paradoxe : les espaces fumeurs ferment à l'heure où des espaces jeux ouvrent ...

Pour la psychiatrie, la transgression des interdits n'est pas forcément pathologique. Mais comment croiser ce discours avec celui de la santé publique ? Seules les pratiques de réseau et les pratiques interdisciplinaires peuvent avoir un poids ...

Quelle a été l'action de prévention conduite par la Compagnie d'Aménagement des Coteaux de Gascogne (CACG) dans les Hautes-Pyrénées, avec l'appui de l'ANPAA ?

Cette expérience, menée en septembre 2009, montre que lorsqu'une entreprise se saisit d'une action de prévention, cela peut donner des avancées très intéressantes. En septembre 2009, la CACG organisait une soirée professionnelle à l'attention des employés et de leurs familles, soit 300 personnes. Un groupe de travail a été chargé de préparer cette soirée, avec l'appui de l'ANPAA. Il a été demandé au traiteur de proposer un apéritif avec alcool et un apéritif sans alcool, et de limiter le nombre des bouteilles de vin mises à disposition sur les tables. Par ailleurs, plusieurs supports de sensibilisation ont été distribués : éthylo test, documents d'information, ...

Le bilan a montré que :

- l'action a été appréciée par les participants
- la consommation d'alcool a été limitée
- les quelques personnes contrôlées positivement ont été raccompagnées à leurs domiciles

Quels sont les axes de travail de la société de transport Négoiti en matière de prévention du risque routier professionnel ?

Négoiti est une société de transport routier de voyageurs, transport scolaire notamment (30 conducteurs environ sur cette seule activité). En 2009, la société a été choisie comme entreprise pilote pour tester un dispositif d'éthylo tests anti-démarrage sur les cars de transport scolaire, et a décidé d'aller plus loin en équipant tous ses véhicules pour la rentrée scolaire de septembre 2009. A cette occasion, une action de sensibilisation a été proposée à 10 membres du personnel volontaires, baptisés « ambassadeurs ». La formation était organisée sur 3 jours, avec des interventions de médecins, d'un ancien malade alcoolique, d'un avocat. Cette action a ensuite été démultipliée par les ambassadeurs auprès de l'ensemble des personnels de l'entreprise.

A l'occasion des fêtes de Noël 2010, un repas de fin d'année sans alcool sera proposé aux salariés.

Quel est le risque routier lié à la prise de médicaments ?

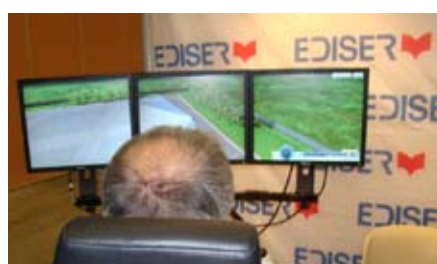
Une substance psychotrope est une substance qui modifie les sensations, l'humeur, la conscience ou d'autres fonctions cognitives ou comportementales. Les psychotropes modifient tous les niveaux : décisionnel, comportemental, vigilance, ...

Un accident sur 10 serait dû à la prise de médicaments, mais reste cela difficile à préciser : il est interdit de procéder à la recherche de substances en dehors des accidents mortels.

Les troubles pouvant être induits par des médicaments, sur ordonnance ou non, sont la somnolence (sédation pharmacologique), la perte de connaissance et les vertiges, les étourdissements et mouvements involontaires, les troubles visuels et auditifs, les hallucinations visuelles et auditives, les modifications du comportement, les tendances suicidaires

Les drogues illicites agissent sur le système nerveux, et l'alcool et le cannabis se potentialisent entre eux, majorant leurs effets respectifs.

Les patients doivent savoir que les médicaments ont des effets indésirables, qui varient d'une personne à une autre, d'un moment à un autre. Il faut privilégier le dialogue médecin et pharmacien avec le patient.



Par ailleurs, les conducteurs doivent penser à signaler par écrit la prise de certains traitements qui peuvent avoir des conséquences sur les secours : anti-coagulants, par exemple.

Depuis 1999, les boîtes de médicaments comportent un pictogramme indiquant les effets secondaires du médicament et les conséquences sur la conduite de machines ou de véhicules automobiles.

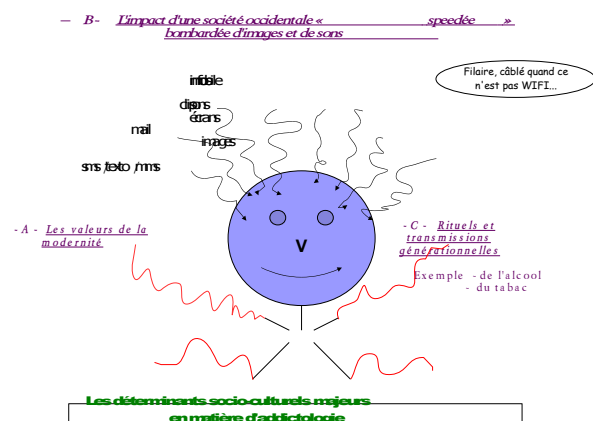
Quelle est la réglementation applicable en entreprise ?

La réglementation prévoit notamment :

- une obligation de sécurité et de prévention des risques
- l'interdiction d'accepter dans les locaux des boissons alcoolisées autres que le vin, la bière, le poiré, le cidre, l'hydromel
- l'interdiction d'accepter un salarié en état d'ivresse, quelle que soit la nature de l'ivresse (à noter : de grandes compagnies comme la SNCF, Air France ont mis en place des dépistages)

Le médecin du travail peut agir aux 3 niveaux de prévention :

- la prévention primaire, en s'associant à une réflexion sur l'impact de la recherche de performance (le dopage peut conduire à l'addiction), le développement des Technologies, de l'Information et de la Communication, la valorisation de produits festifs (dont l'alcool), la valorisation de l'estime de soi au travers des notions de reconnaissance et de récompense, ...
- le dépistage individuel lors des consultations, en sachant que ce dispositif trouve ses limites en matière de Risque Routier Professionnel car on sait que la plupart des accidents routiers dus à l'alcool sont le fait de consommateurs occasionnels et non de consommateurs habituels
- la mise en œuvre de mesures de prévention collectives ou individuelles



Conclusion

Le risque routier professionnel peut aussi déboucher sur un risque social, celui de la perte d'emploi.

Sur le sujet des « pots d'entreprises », une enquête de l'association Promotion et Suivi de la Sécurité Routière en Entreprise a montré que ces occasions peuvent présenter tous les risques liés à la consommation d'alcool : risque routier mais aussi violence verbale, agressions sexuelles, ...

...mais au-delà de la lutte contre les effets des addictions en terme de sécurité routière, il faut s'interroger sur les causes sociales de leur développement.

Mots choisis...

« Il faut se poser une question : que doit-on changer pour que ça change ? »

« André Malraux disait qu'une vie ne vaut rien mais que rien ne vaut la vie »

Liste des sigles

ANPAA	Association Nationale de Prévention En Alcoologie et Addictologie
CACG	Compagnie d'Aménagement des Coteaux de Gascogne
CARSAT	Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (ex CRAM)
CHSCT	Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CNAMTS	Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés
DIRECCTE	Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
DREAL	Direction régionale de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Logement
DU	Document Unique d'évaluation des risques professionnels
ITT	Incapacité Temporaire de travail
MSA	Mutualité Sociale Agricole
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprise
PDIE	Plan de Déplacements Inter Entreprises
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PSRE	Association Promotion et Suivi de la Sécurité Routière en Entreprise
RRP	Risque routier professionnel
VUL	Véhicule Utilitaire Léger



Liens utiles

www.risquesprofessionnels.ameli.fr
www.risque-routier-professionnel.fr
www.inrs.fr
<http://pedro.artifrance.fr>
www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr

www.carsat-mp.fr
www.ademe.fr
www.plan-deplacements.fr
<http://club-entreprises.over-blog.com/> (Club entreprises Haute-Garonne)
<http://www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr/>

Document de synthèse rédigé par Valérie Médaille, écrivain conseil ®

Equipe d'organisation du forum :

- les chargés de mission sécurité routière du pôle d'appui sécurité routière de la DREAL Midi-Pyrénées : Marie-Ange Gonzalez, Christian Falliéro, Jacques Lauga, Francis Salles, Frédérique Wandrol.
- la CARSAT Midi-Pyrénées : Catherine Bernatets, Stéphane Barrère.
- les équipes de coordinations sécurité routière des départements de Midi-Pyrénées.