



CENTRE DE GESTION DE LA FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE
DE MARTINIQUE

CONCOURS INTERNE D'INGENIEUR TERRITORIAL SESSION 2015

Jeudi 18 juin 2015

ÉPREUVE D'ÉTUDE DE CAS OU PROJET

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Établissement d'un projet ou étude portant sur l'une des options choisie par le candidat lors de son inscription au sein de la spécialité dans laquelle il concourt.

Durée : 8 heures

Coefficient : 7

SPÉCIALITÉ : PRÉVENTION ET GESTION DES RISQUES
OPTION : Sécurité du travail

A LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni votre numéro de convocation, ni signature ou paraphe.
- Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier ne doit apparaître dans votre copie.
- Seul l'usage d'un stylo à encre soit noire, soit bleue est autorisé (bille non effaçable, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou pour souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 60 pages

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué

S'il est incomplet, en avertir le surveillant

- ♦ Vous préciserez, le cas échéant, le numéro de la question et de la sous-question auxquelles vous répondrez.
- ♦ Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas...

Vous êtes ingénieur territorial dans la communauté d'agglomération Agglorisk, comptant 150 000 habitants, en tant que conseiller de prévention rattaché à la Direction des Ressources Humaines. Vous encadrez deux assistants de prévention.

Le territoire est étendu et les agents sont amenés à effectuer de nombreux déplacements. Plusieurs accidents routiers ont eu lieu dans l'année. Deux d'entre eux ont généré des dommages corporels importants. Ceci a motivé la mise en place d'un programme d'inspection dédié.

Le rapport de synthèse de l'ACFI identifie les éléments suivants :

- des comportements déviants de quelques agents lorsqu'ils conduisent les véhicules de la collectivité. L'utilisation du téléphone au volant est une pratique courante et banalisée ;
- une recrudescence des contraventions notamment pour excès de vitesse ;
- l'analyse des causes profondes des deux accidents fait apparaître :
 - Un taux de 0,7g/l d'alcool du premier conducteur. Un arbre des causes a été réalisé pour cet accident ;
 - Le deuxième conducteur était en communication téléphonique lors de son accident.

L'entretien du parc automobile fait l'objet d'un processus rigoureux.

Le risque routier n'apparaît pas comme significatif dans le document unique de prévention.

Vous répondrez aux questions suivantes :

Question 1 (6 points)

Vous rédigerez, à l'attention du directeur général des services, une note pour préciser le rôle de l'encadrement vis-à-vis du risque routier en mission.

Sur la base du rapport de l'ACFI, vous ferez dans un premier temps des propositions pour que l'encadrement joue un rôle proactif dans la maîtrise de ce risque, en prenant les mesures conservatoires nécessaires.

Question 2 (4 points)

En lien avec les principes généraux de prévention, vous proposez à l'autorité territoriale un protocole permettant de gérer sans danger les communications téléphoniques.

Question 3 (4 points)

Vous rédigerez un cahier des charges technique pour la mise en place d'un programme de formation à l'attention du personnel sur le risque routier.

Question 4 (6 points)

Dans la perspective du prochain CHSCT, il vous est demandé de préparer un plan de prévention du risque routier qui sera intégré au programme annuel de prévention des risques professionnels.

Liste des documents :

Document 1 : « Le risque routier en mission » - *Guide d'évaluation des risques* - INRS – 25 pages

Document 2 : « Téléphone, GPS, etc. La conduite mérite toute notre attention » - *Travail et Sécurité* – janvier 2009 – 1 page

Document 3 : « Les collectivités territoriales de la petite couronne face au risque routier professionnel » – *CIG petite couronne et CRAMIF* – novembre 2009 – 24 pages

Liste des annexes

Annexe 1 : Rapport ACFI d'avril 2014 – 7 pages

L'annexe 1 est un document relatif à la communauté d'agglomération d'Agglorisk, il fait partie intégrante du sujet mais n'est pas à rendre avec la copie.

Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

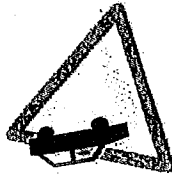
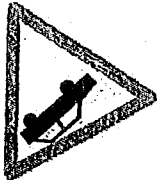
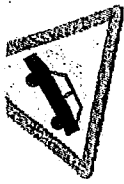
Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.



Le risque routier en mission

Guide d'évaluation des risques

Sommaire



Le risque d'accident de mission: un risque professionnel

L'évaluation du risque routier est une obligation légale

L'existence d'un code de bonnes pratiques

De l'évaluation au plan d'action

Préparer l'évaluation

Identifier le risque routier

fiche 1 Recenser les déplacements en mission

fiche 2 Mesurer la sinistralité

fiche 3 Analyser l'organisation des déplacements

fiche 4 Analyser la gestion du parc

fiche 5 Analyser les besoins et les pratiques de communications

fiche 6 Analyser la gestion des compétences liées
à l'utilisation d'un véhicule

Classer les facteurs de risque routier

fiche de classement

Mettre en œuvre un plan d'action

fiche 1 Améliorer le management des déplacements

fiche 2 Améliorer le management du parc

fiche 3 Améliorer le management des communications

fiche 4 Améliorer le management des compétences

Introduction

L'évaluation des risques professionnels est une étape essentielle pour mettre en place une démarche de prévention efficace au sein de l'entreprise. Destinée à mieux connaître, et par conséquent, à mieux maîtriser les risques encourus par les salariés, elle permet au chef d'entreprise de disposer des éléments nécessaires à la prise de décision.

Elle se décline en quatre phases qu'il convient de traiter successivement :

- préparation de l'évaluation,
- identification du risque,
- classement des facteurs de risque,
- proposition d'actions de prévention.

La nature même du risque d'accident en mission, peu fréquent mais potentiellement très grave impose à l'entreprise d'organiser et de formaliser une identification du risque la plus complète possible permettant de construire un plan d'action efficace pour mieux prévenir ce risque.

Le risque d'accident de mission : un risque professionnel

De nombreux salariés passent une partie importante de la journée au volant d'un véhicule, dans le cadre d'une mission qu'ils effectuent pour leur entreprise. Dirigeants, cadres, commerciaux ou techniciens, chez leurs clients ou sur un chantier, ces salariés sont amenés à se déplacer sur la route alors que la conduite n'est pas leur métier. Du fait de leur activité professionnelle, ces salariés sont exposés à un risque d'accident sur la route.

■ L'évaluation du risque routier est une obligation légale

L'accident de mission est un accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail. Selon l'article L.411-1 du code de la sécurité sociale, c'est un accident du travail. Pendant l'exécution de la mission, et bien que le salarié soit alors en dehors des locaux de l'entreprise, il existe toujours entre lui et son employeur un lien de subordination. Le risque routier pour le salarié en mission est un risque professionnel.

Comme tout risque professionnels, ce risque doit faire l'objet d'une évaluation. L'employeur est en effet tenu par le code du travail de faire l'inventaire et l'évaluation des risques identifiés dans l'entreprise, risques qui seront inscrits dans un « document unique » (décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001). Le risque routier doit être intégré dans ce document dès lors que les salariés de l'entreprise se déplacent pour raison professionnelle.

■ L'existence d'un code de bonnes pratiques

En 2003, les partenaires sociaux ont adopté un « code de bonnes pratiques » qui reprend les principes généraux de prévention des risques professionnels en les appliquant au champ du risque routier en mission¹.

Le code de bonnes pratiques propose des mesures que l'on peut regrouper autour de quatre thématiques :

- le management des déplacements,
- le management des véhicules,
- le management des communications,
- le management des compétences.

Ces thématiques illustrent une idée simple : la prévention du risque routier commence avant même de prendre la route.

1 « Prévention du risque routier au travail », texte adopté le 5 novembre 2003 par la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Une politique de sécurité routière plus sévère

La loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 « renforçant la lutte contre la violence routière » prévoit des sanctions beaucoup plus sévères vis-à-vis des délinquants routiers, même pour des infractions au code de la route jugées jusque-là mineures. Les peines encourues ont été aggravées, et en particulier dans les cas d'atteintes involontaires à la vie ou à l'intégrité de la personne.

Ces sanctions peuvent avoir de lourdes conséquences pour les salariés qui prennent le volant dans le cadre de leur travail, mais aussi pour les entreprises qui les emploient.

Accident de mission et accident de trajet

À la différence de l'accident de mission, l'accident de trajet est un accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail et entre le lieu de travail et le lieu habituel de restauration :

il est également considéré par le code de la sécurité sociale (L. 411-2) comme un accident du travail. Mais du fait de l'absence de lien de subordination pendant le déplacement domicile/travail, la prévention du risque trajet ne dépend pas d'une obligation légale mais de la volonté d'agir ensemble entre employeurs et salariés².

2 « Prévenir les accidents routiers de trajet » Texte adopté le 23 janvier 2003 par la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Des conséquences juridiques et financières pour le salarié et l'employeur

Du point de vue de la responsabilité, le conducteur salarié est considéré sur la voie publique comme tout conducteur. L'article L. 121-1 du code de la route explicite le champ de cette responsabilité. C'est sur lui que pèse l'obligation de respecter les règles du code de la route, et dès lors qu'il est au volant d'un véhicule, le salarié peut voir sa responsabilité pénale engagée, en cas d'infraction au code de la route ou s'il est à l'origine d'un accident corporel.

L'employeur est tenu à une obligation de sécurité vis-à-vis du salarié et doit, dans ce cadre, prendre toutes les mesures de prévention afin que le salarié puisse se déplacer et travailler en sécurité. Si un défaut de mesures de prévention de sa part est à l'origine d'un accident de la route, sa responsabilité pénale pourra être engagée. On peut citer notamment le cas où l'accident serait dû au défaut d'entretien du véhicule de l'entreprise ou à la charge de travail du conducteur (long trajet, absence de pauses...).

L'accident de la route survenu au salarié, alors qu'il était en mission, est un accident du travail. Son indemnisation se fera donc par la Caisse primaire d'assurance maladie de la sécurité sociale, ce qui entraînera pour l'employeur une hausse de son taux de cotisation accident du travail. Pour ce qui concerne les dégâts matériels causés au véhicule, c'est la compagnie d'assurance du véhicule (donc de l'employeur, s'il s'agit d'un véhicule de l'entreprise) qui prendra en charge, selon les circonstances de l'accident, l'indemnisation des dégâts. Cela pourra également entraîner une hausse des primes d'assurances de l'entreprise.

Enfin, l'article L. 455-1-1 du code de la sécurité sociale confère à la victime d'un accident du travail qui est en même temps un accident de la circulation, la faculté de se prévaloir de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la route.

Cette disposition permet à la victime de former un recours en responsabilité civile contre l'employeur et toute personne appartenant à l'entreprise, dans le cas d'un accident de la circulation intervenu sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant un véhicule terrestre à moteur conduit par l'employeur, son préposé ou une personne appartenant à la même entreprise que la victime. La victime obtiendra ainsi une réparation complémentaire de son dommage corporel auprès de l'assureur du véhicule.

■ De l'évaluation au plan d'action

Afin de réaliser l'évaluation des risques, notamment ceux liés aux déplacements des salariés en mission, et de mettre en place un plan d'action adapté pour l'entreprise, il importe de suivre les phases suivantes en s'appuyant sur les fiches proposées :

1. Préparation de l'évaluation

Créer les conditions favorables au sein de l'entreprise pour permettre la conduite de l'évaluation du risque routier

2. Identification des risques

Faire un état des lieux des déplacements routiers pour mission et connaître la sinistralité pour mesurer l'importance du risque routier mission dans l'entreprise.

FICHES IDENTIFICATION 1 à 2

Analyser pour chaque type de population amenée à se déplacer en mission, le fonctionnement réel de l'entreprise en matière d'organisation et de gestion des déplacements, de gestion du parc et de gestion des communications, et de gestion des compétences.

FICHES IDENTIFICATION 3 à 6

3. Classement des facteurs de risque routier

L'analyse précédente aura permis de déceler, dans chaque thématique (gestion des déplacements, gestion du parc, gestion des communications, gestion des compétences), les facteurs influant sur la probabilité d'apparition d'un accident routier. Leur classement permettra de définir les priorités d'action de l'entreprise

FICHES CLASSEMENT DES RISQUES

4. Établissement d'un plan d'action

Établir un plan d'actions ciblé. Ce plan, pour être efficace, devra s'inscrire dans la durée pour que la prévention de ce risque entraîne un véritable changement dans les pratiques.

FICHES PRÉVENTION 1 à 4

Les fiches prévention fournissent des pistes de réflexion pour l'action. Elles sont toutes accompagnées d'exemples de mise en œuvre de mesures de prévention dans différentes entreprises.

Une démarche d'évaluation réussie suppose...

- que la direction s'engage et affiche clairement sa volonté de prendre en charge la prévention du risque routier. Cet engagement doit être repris dans la communication interne de l'entreprise.
- de mettre en place une équipe de travail motivée et informée. Elle peut réunir un représentant de la direction, le responsable des ressources humaines, le gestionnaire du dossier assurance flotte, le responsable du parc des véhicules, le médecin du travail, le CHSCT et les délégués du personnel.
- de susciter l'adhésion du personnel au projet. Créer les conditions d'une adhésion à la démarche par une bonne information et une association effective à la réflexion.

Préparer l'évaluation

L'évaluation doit être préparée par un groupe de travail ad hoc, dont les membres peuvent être choisis parmi le groupe en charge de l'évaluation des risques de l'entreprise. Une information préalable des salariés est indispensable pour leur expliquer la démarche et les associer à la réflexion.

Cette évaluation est réalisée au niveau de chaque unité de travail ou entité identifiée comme telle par rapport au risque routier en mission. Elle se définit au-delà du cadre hiérarchique ou fonctionnel habituel et peut tout à fait regrouper des fonctions homogènes entre elles par rapport au risque étudié, sans pour autant que ces dernières soient directement liées entre elles. Chaque kilomètre doit être pris en compte, même dans les services de l'entreprise où l'on ne pense pas être concerné par la mission. Ainsi, seule une approche transversale du risque routier peut permettre d'en identifier les composantes et les interactions.

En outre, ce groupe de travail doit lui-même définir la méthode qu'il souhaite appliquer au cours des différentes étapes de l'évaluation ainsi que les modalités d'exploitation et de traitement des informations recueillies : questionnaire pré-formaté, enquêtes auprès des salariés, entretiens, mesures...

Il définit enfin un calendrier de travail pour chacune des étapes suivies.

Identifier le risque routier

La phase d'identification du risque routier, composante essentielle de l'évaluation, contribue directement à la bonne compréhension du phénomène au sein de l'entreprise. Elle vise à recenser d'une manière la plus exhaustive possible tous les facteurs de risque, dans tous les secteurs concernés, en s'appuyant sur une analyse factuelle de la situation.

L'identification du risque routier passe nécessairement par un recensement de l'ensemble des déplacements des salariés en mission et s'appuie également sur la collecte méticuleuse des informations d'accidentalité routière.

Une étude détaillée des principes d'organisation des déplacements, des modalités de gestion du parc automobile, des conditions réelles d'établissement des communications entre le salarié en déplacement et l'entreprise ou ses clients et des règles de gestion des compétences en matière de conduite et de mise en œuvre des véhicules permettra de disposer d'un ensemble d'informations conséquent qu'il conviendra ultérieurement d'organiser.

fiche 1 Recenser les déplacements pour mission

fiche 2 Mesurer la sinistralité

fiche 3 Analyser l'organisation des déplacements

fiche 4 Analyser la gestion du parc

fiche 5 Analyser les pratiques et les besoins de communications

fiche 6 Analyser la gestion des compétences liées à l'utilisation d'un véhicule

fiche 1

Recenser les déplacements en mission

La première étape de cette phase consiste à faire un état des lieux le plus exhaustif possible effectuant des déplacements pour mission, importance de la flotte, kilométrage moyen parcouru pour le compte de l'entreprise...

■ Recenser tous les personnels effectuant des missions pour l'entreprise

	Nombre de personnes	Type de véhicule	Rayon d'action	Temps quotidien passé à la conduite	Kilométrage moyen annuel	Fréquence
Fonction A <i>livreur</i>	<i>23</i>	<i>utilitaire < 3,5t</i>	<i>département</i>	<i>6h20</i>	<i>42000</i>	<i>jours ouvrables</i>
Fonction B						
Fonction C						
Fonction D						

Le kilométrage moyen annuel parcouru pour chaque fonction est un premier indicateur du degré d'exposition au risque.

■ Recenser les véhicules utilisés pour mission et évaluer leur kilométrage

	Véhicule personnel	Kilométrage annuel	Véhicule de société	Kilométrage annuel	Kilométrage total annuel	Kilométrage annuel moyen par véhicule
Véhicules légers						
Utilitaires légers de moins de 3,5 t						
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 t						
Deux-roues						

* Les véhicules utilitaires légers sont des véhicules moteur dont le poids autorisé en charge (PAC) est inférieur ou égale à 3,5 tonnes, utilisés aux fins de transports d'objets utilitaires (marchandises, outils, es, échantillons...). Ce parc comprend des brevets, des fourgonnettes, des camionnettes et des camions.

fiche 2

Mesurer la sinistralité

L'analyse de la sinistralité consiste à recenser tous les accidents routiers survenus dans le cadre des déplacements pour mission. L'intérêt de cette analyse est de réunir des données souvent éparpillées dans l'entreprise, de procéder à des comparaisons dans le temps et de repérer des facteurs de risque liés à des situations de travail ou des situations de conduite.

■ Recenser la sinistralité au sein de l'entreprise et en suivre l'évolution

	Année n-2	Année n-1	Année n
Nombre de déclarations transmises aux assurances (constats amiables)			
Nombre de déclarations d'accidents du travail sur la route transmises à la CPAM			
Nombre total de journées d'arrêt de travail			

Le nombre d'accidents en mission peut être croisé avec d'autres paramètres.

Par exemple : accidents par fonction, par type de véhicule, par établissement. Lorsqu'il existe plusieurs établissements, il faut comprendre pourquoi tel lieu est plus accidentogène qu'un autre (ou à l'inverse, identifier les pratiques qui permettent de meilleures performances).

Pour faire des comparaisons dans le temps ou dans l'espace, il peut être utile de calculer le « taux de sinistralité » (en faisant le rapport entre le nombre total d'accidents de la route dans le cadre de mission et le nombre total de véhicules circulant pour le compte de l'entreprise).

Le taux d'IPP (incapacité partielle permanente) lié aux accidents routiers est un autre indicateur qui peut être pris en compte.

fiche 3

Analyser l'organisation des déplacements

Le management des déplacements fait partie intégrante de l'organisation du travail. Le risque routier étant directement lié aux distances parcourues et aux conditions de conduite, il faut analyser comment l'entreprise gère les déplacements de ses salariés en mission et dans quelles conditions se font ces missions.

Analyser le management des déplacements

- Existe-t-il au sein de l'entreprise des mesures pour éviter ou réduire les déplacements : utilisation des moyens alternatifs aux déplacements physiques (audio ou visio-conférences), mesures visant à limiter les déplacements, préférence donnée à des modes de transports plus sûrs que la voiture (avion, train, transports en commun), regroupement géographique des déplacements ?
- Qu'est-ce qui, dans l'activité de l'entreprise, génère des déplacements : développement de l'activité, élargissement du rayon d'action, offre d'un nouveau service nécessitant d'utiliser un moyen de transport individuel, nouvelle implantation... ?
- Les déplacements pour mission sont-ils organisés par l'entreprise ou laissés à l'initiative du salarié ? Y a-t-il une préparation des déplacements (évaluation des temps de parcours, prise en compte des conditions de circulation dans la planification des déplacements, préconisation d'itinéraire...) ?
- Quel est le degré d'autonomie dont dispose le conducteur pour adapter son plan de travail et l'organisation de ses déplacements en fonction des contraintes qu'il rencontre ?
- Quel est le mode d'indemnisation des déplacements ? A-t-il des conséquences en termes de sécurité (le mode d'indemnisation de frais pour découchage, par exemple, peut avoir comme conséquence d'inciter le salarié à prendre davantage la route) ?
- etc.

Analyser l'activité réelle de conduite

- La démarche d'évaluation doit être l'occasion de procéder à une analyse de l'activité de conduite, en particulier pour les fonctions les plus exposées au risque routier (nombre de km parcourus, temps passé à conduire important...). Cette analyse peut être basée sur un travail d'enquête auprès des salariés concernés (questionnaires, entretiens, réunions) pour mieux comprendre dans quelles conditions réelles se fait la conduite.
- Dans quelles conditions s'effectuent les missions ? Quelle est, dans les horaires de travail, la part du temps de conduite et du temps de travail hors conduite ?
- Dans quelles conditions se font les pauses, le découchage, le chargement et le déchargement du véhicule ?
- Quelles sont les contraintes professionnelles pouvant influencer sur la conduite ? Conduite de jour/conduite de nuit, pression liée au rendement, venant de l'entreprise ou du client ?
- etc.

Évaluer les contraintes de temps

- L'urgence, le rattrapage du temps perdu et les retards répétés sont des facteurs de risque. Ils peuvent être l'indice d'un problème de gestion du temps dans l'entreprise.
- Les retards sont-ils exceptionnels ou chroniques ? Quelles incidences ces retards ont-ils sur l'enchaînement des tâches ? Quelles conséquences ont-ils sur la conduite ? Sont-ils liés à l'organisation du travail ? À la préparation des tournées ? À l'entreprise cliente ? À l'organisation personnelle du conducteur ? À l'équipe ?
- etc.

fiche 4

Analyser la gestion du parc

Le véhicule utilisé dans le cadre professionnel est à la fois un moyen de transport et un outil de travail. Comme moyen de transport, il doit être correctement entretenu et offrir toutes les garanties de sécurité nécessaires (air-bag, ABS, ESP, limiteur de vitesse...) et comme outil de travail être parfaitement adapté aux besoins de chaque profession (aménagements réalisés par des professionnels).

■ Le choix et l'attribution des véhicules

- Les véhicules sont-ils adaptés aux missions des conducteurs et aux besoins de la profession ? Qui les choisit ? Les conducteurs sont-ils impliqués dans le choix ?
- Les véhicules sont-ils la propriété de l'entreprise, du salarié ou en location longue durée ?
- Les véhicules sont-ils affectés personnellement aux salariés ?
- etc.

■ Recenser les équipements de sécurité

- Les véhicules sont-ils dotés d'un extincteur, d'un gilet rétro-réfléchissant, d'un triangle de pré-signalisation ?
- Pour la sécurité et le confort de conduite, sont-ils pourvus d'équipements tels que ABS, airbags conducteurs et passagers, climatisation automatique, direction assistée, équipement d'assistance électronique à la conduite du type ESP, commande de la radio au volant, limiteur de vitesse, système d'aide à la navigation ?
- etc.

■ Évaluer l'état du parc et son entretien

- Quel est l'état général du parc des véhicules utilisés par les salariés pour leurs missions ?
- Les véhicules sont-ils entretenus par un atelier interne ou par un garage extérieur ? Comment se partagent les responsabilités, et qui prend en charge le suivi et l'entretien du véhicule (responsables d'atelier, conducteurs, garage extérieur) ? Dans le cas d'un garage extérieur, le détail des opérations réalisées remonte-t-il jusqu'à l'entreprise, sous combien de temps, selon quelle fréquence et qui les analyse ?
- Quelles sont les procédures de vérification ? Y a-t-il un carnet d'observations ou de suivi dans chaque véhicule ? Pour un parc de véhicules en location longue durée, y a-t-il un contrat d'entretien prévoyant des contrôles périodiques systématiques ?
- Y a-t-il une incitation financière à la maintenance des véhicules personnels ? Y a-t-il un contrôle de l'entretien des véhicules personnels utilisés pour le travail ?
- etc.

■ Analyser le transport de charges

- Les véhicules sont-ils adaptés et correctement aménagés pour le transport des charges ? Quels sont les moyens de calage et d'arrimage des objets, outils et matériaux transportés ? Les charges ne dépassent-elles pas le poids autorisé pour le type de véhicule utilisé ?
- etc.

fiche 5

Analyser les besoins et les pratiques de communications

Même avec un dispositif mains libres, l'utilisation du téléphone portable ou de tout autre moyen de communication pendant la conduite comporte des risques. Pour trouver des alternatives à cette utilisation anarchique et mettre en place de nouvelles règles dans l'entreprise, il est indispensable de faire l'analyse des besoins et des pratiques de communication.

■ Évaluer les mesures de prévention existantes

- Les salariés sont-ils dotés de téléphones portables professionnels ?
- Quelles sont les règles dans l'entreprise concernant l'usage du téléphone portable : interdiction absolue, interdiction du téléphone portable même avec le kit mains libres ?
- L'interdiction du kit mains libres a-t-elle fait l'objet d'une prise de position de la direction ? Quelles sont les solutions alternatives proposées ? Quelles sont les pratiques réelles ?
- Si un protocole de communication existe, correspond-il à la fois aux besoins de communication de l'entreprise et aux exigences de sécurité des salariés sur la route ?
- etc.

■ Analyser les besoins de communication

- Quels sont les besoins de communication du salarié pendant la mission : information sur le déplacement ? échanges professionnels liés à la mission ? Échanges sans lien direct avec la mission ?
- Quels sont les besoins de communication de l'entreprise avec le salarié en mission ? S'agit-il de communications individuelles ou de communication avec l'ensemble de l'équipe ? Qui communique avec le salarié ?
- etc.

■ Analyser les pratiques de communication

- Les salariés utilisent-ils un téléphone portable pendant leur mission ? Avec un kit mains libres pour des appels entrants, et/ou pour des appels sortants ? Quelles sont les principales raisons de ces appels ?
- Quelle est la nature des informations échangées : communication vocale, transmission de données (plan, chiffres...) ?
- Quelles sont la fréquence et la durée de ces communications ? Par vacations, en cours de tournée... ? À quels moments de la journée sont-elles les plus fréquentes ?
- Y a-t-il d'autres moyens qui ne seraient pas ou mal utilisés ?
- etc.

fiche 6

Analyser la gestion des compétences liées à l'utilisation d'un véhicule

Au-delà du permis de conduire, la mission exige de la part des salariés des compétences pour la conduite et pour l'exécution de la mission. L'analyse doit permettre de comprendre comment ces compétences sont gérées par l'entreprise.

■ Analyser le recrutement et la formation des salariés en mission

- Comment sont recrutés les salariés amenés à se déplacer pour le compte de l'entreprise ? Sur quels critères (permis de conduire, expérience de la conduite, aptitude médicale) ?

- Au-delà des exigences réglementaires, y a-t-il une politique de formation des conducteurs en rapport avec les compétences attendues (en matière de conduite) ? Quels sont les objectifs et le contenu de ces formations ? Combien de salariés les ont suivies ? Sinon, pour quelles raisons ?

- Une formation des salariés est-elle organisée en matière de chargement, répartition, calage et arrimage des charges ?

- etc.

■ L'état de santé et l'hygiène de vie des salariés en mission

- Comment le personnel est-il suivi sur le plan médical ? Le médecin du travail est-il en possession des informations sur l'exposition au risque routier des salariés ?

- Y a-t-il une prise en compte de l'aptitude à la conduite dans la fiche médicale ? Cette aptitude est-elle vérifiée ? Y a-t-il un contrôle et un suivi de la vue ?

- Y a-t-il une prise en compte des problèmes de santé (état de santé, prise de médicaments, alcool...) pouvant avoir des conséquences sur la conduite ?

- Dans quelles conditions d'hygiène le salarié réalise-t-il ses missions à l'extérieur de l'entreprise ?

- etc.

■ L'implication du management

- Y a-t-il une implication de la direction, de l'encadrement ? Du CHSCT ? Des délégués du personnel, du personnel sur ces questions ?

- Y a-t-il une prise en compte et une analyse des accidents, des incidents et des problèmes rencontrés par les conducteurs en mission ?

- etc.

L'analyse d'accidents

Comme pour tout accident du travail, il est utile de comprendre pourquoi les accidents de la route sont survenus pour mieux cerner les facteurs générateurs, repérer les situations de conduite, mais aussi les fonctions concernées. Il importe également d'observer les récurrences dans les différents types d'accidents. Le dépouillement des constats transmis aux assurances et leur analyse peuvent fournir une première information.

Pour les accidents les plus graves, une analyse approfondie doit être faite par l'entreprise en associant le CHSCT. L'analyse des presque-accidents, ou d'accidents bénins mais potentiellement graves, est également utile pour repérer des situations de conduite qui ont constitué un facteur de risque.

Pour autant, réduire l'évaluation du risque routier en entreprise à la seule étude de sinistralité routière est une erreur qu'il convient d'éviter si l'on veut traiter ce risque dans tous ses aspects.

Classer les facteurs de risque routier

L'analyse précédente aura permis de déceler, dans chaque thématique (gestion des déplacements, gestion du parc, gestion des communications, gestion des compétences), les facteurs influant sur la probabilité d'apparition d'un accident routier. Leur classement permettra de définir les priorités d'action de l'entreprise.

Au-delà de la hiérarchisation des risques professionnels permettant d'identifier le risque routier en mission comme l'un des risques majeurs pour l'entreprise, il est nécessaire de classer les facteurs de risques encourus par les salariés en mission sur la route pour mieux distinguer les points sur lesquels des actions devront être engagées ultérieurement.

Cette étape concertée, doit être discutée au sein du groupe de travail, et permettre de définir les indicateurs et critères nécessaires qu'il conviendra de présenter à la direction de l'entreprise pour qu'elle décide :

- des priorités d'action (P1, P2...)
- d'un calendrier de réalisation (année N, année N+1...)

Ces éléments doivent être construits pour répondre à toutes les situations de déplacement en mission identifiées.

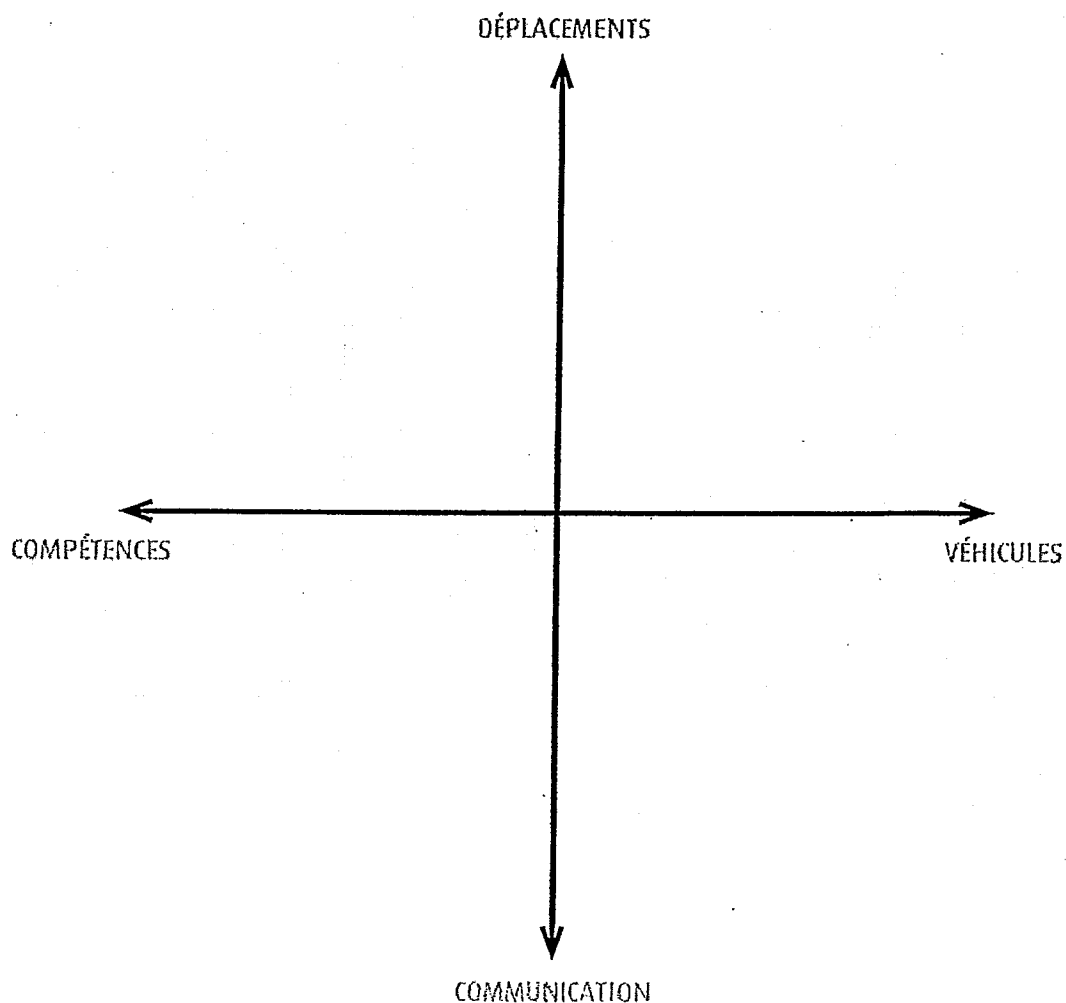
En gardant en mémoire la gravité potentielle maximale de ce risque, on conviendra que les facteurs décelés influenceront essentiellement sur le degré d'exposition de chaque fonction de l'entreprise au risque.

fiche
de
classement

Organiser et prioriser les risques

Pour chaque fonction concernée par le déplacement en mission, et pour illustrer l'exposition des salariés au risque en mission on pourra reporter la valeur des indicateurs choisis sur chacun des axes concernés : exposition liée au mode de gestion des déplacements, de gestion du parc, de gestion des communications, de gestion des compétences.

■ Le repère graphique choisi peut être le suivant :



■ Exemple : la fonction livreur dans l'entreprise

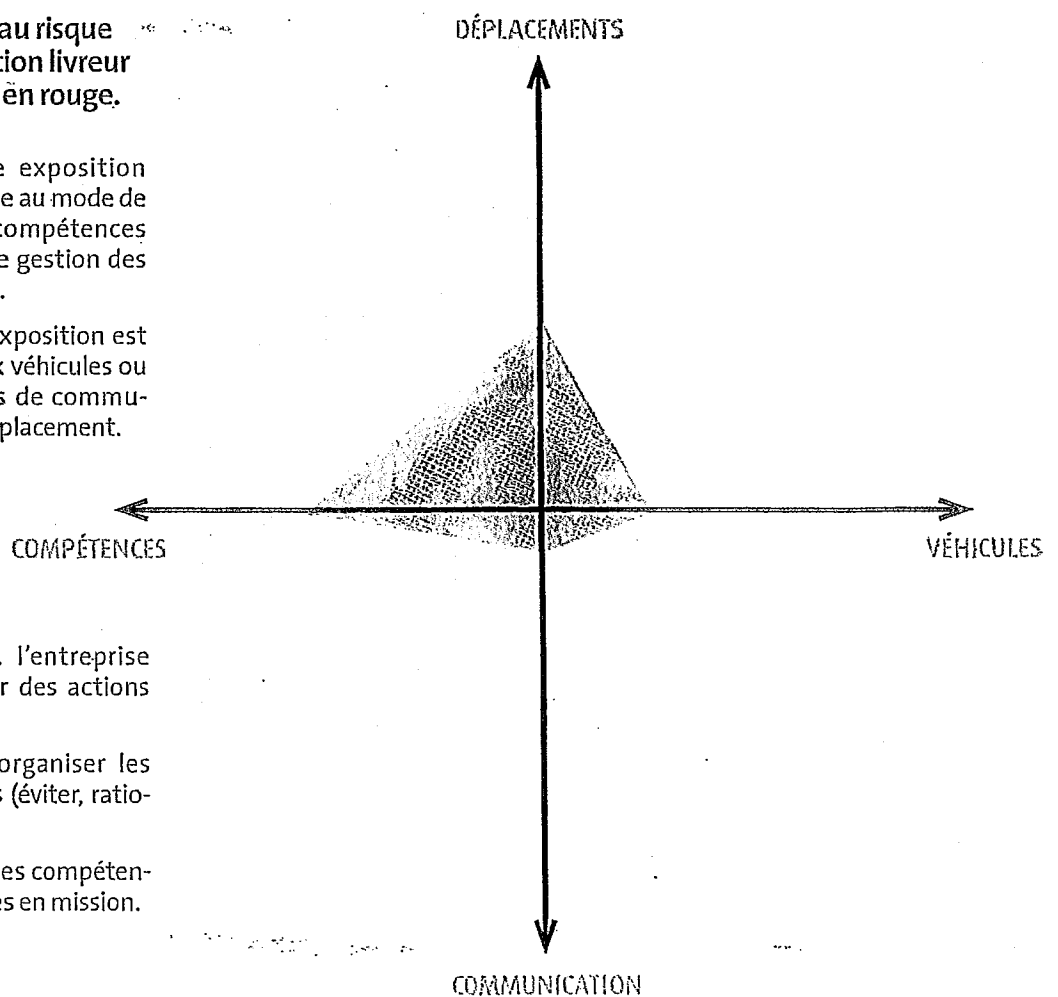
L'exposition au risque pour la fonction livreur est reportée en rouge.

On note une exposition importante liée au mode de gestion des compétences et au mode de gestion des déplacements.

Par contre, l'exposition est moins liée aux véhicules ou aux pratiques de communication en déplacement.

Dans ce cas, l'entreprise pourra définir des actions permettant :

- de mieux organiser les déplacements (éviter, rationaliser...),
- de garantir les compétences des salariés en mission.



Mettre en œuvre un plan d'action

La démarche d'évaluation, grâce au travail d'analyse qu'elle a favorisé et à la mobilisation des acteurs dans l'entreprise qu'elle a suscitée, permet de déboucher sur la mise en place d'un plan d'actions visant les quatre grands domaines : le management des déplacements, du parc, des communications et des compétences.

Les actions devront être sélectionnées selon différents critères : classement des risques, nécessité d'agir rapidement, facilité de mise en œuvre, coût de l'investissement, efficacité attendue. Des actions, même modestes, peuvent servir de point de départ, mais il est indispensable que l'entreprise possède une vision d'ensemble des actions envisagées et qu'elle les planifie dans le temps.

Mobiliser tous les acteurs

Pour passer à l'action, l'entreprise devra impliquer des partenaires au sein de l'entreprise, mettre en place une structure de pilotage du projet impliquant la hiérarchie, des personnes ressources, différents services de l'entreprise et des moyens matériels et financiers. L'entreprise pourra également s'appuyer sur des concours externes : recours à des prestataires de service, à des bureaux d'études ou à des organismes de formation.

Elle pourra aussi recourir à des partenaires – service prévention de la Caisse régionale d'assurance maladie, chef de projet sécurité routière à la préfecture, mais aussi DDE et collectivités territoriales – qui lui apporteront une aide (conseils, aide matérielle et éventuellement financière) pour la conduite du projet.

Pour être efficace, ce plan devra s'inscrire dans la durée, pour que la prévention du risque routier entraîne un véritable changement dans les pratiques et s'inscrive vraiment dans la culture de l'entreprise.

fiche 1 Améliorer le management des déplacements

fiche 2 Améliorer le management du parc

fiche 3 Améliorer le management des communications

fiche 4 Améliorer le management des compétences

fiche 1

Améliorer le management des déplacements

■ Éviter ou réduire l'exposition au risque

La première mesure de prévention consiste d'abord à s'interroger sur la nécessité de prendre la route. Réduire de 10% les déplacements routiers des collaborateurs réduit d'autant le risque d'accident.

Les solutions techniques telles que les audioconférences, les visioconférences, l'internet et l'intranet permettent de travailler à distance et de réaliser des économies en temps, en transport et en hébergement.

Donner, lorsque c'est possible, la priorité aux transports en commun. Envisager des formules mixtes combinant l'avion ou le train avec la location de véhicules. Ces solutions peuvent s'avérer plus avantageuses que le «tout automobile».

L'entreprise peut interdire le déplacement automobile au-delà d'une distance ou d'un temps de conduite donné, et si nécessaire, proposer des solutions alternatives (découchage, train, avion...).

■ Mieux préparer les déplacements

Les déplacements doivent être gérés comme toute activité de travail et leur planification être compatible avec le respect du code de la route : par exemple, en ne faisant pas peser de contraintes horaires trop lourdes sur les conducteurs, en incluant des temps de pause, ou encore en anticipant sur les difficultés de circulation.

Le calcul du temps de déplacement doit prendre en compte l'état des routes et les conditions météorologiques et prévoir les temps de repos nécessaires, en particulier lors de déplacements longs.

Les tournées peuvent être rationalisées en redéfinissant des secteurs, redistribuant des clients ou limitant le nombre de rendez-vous.

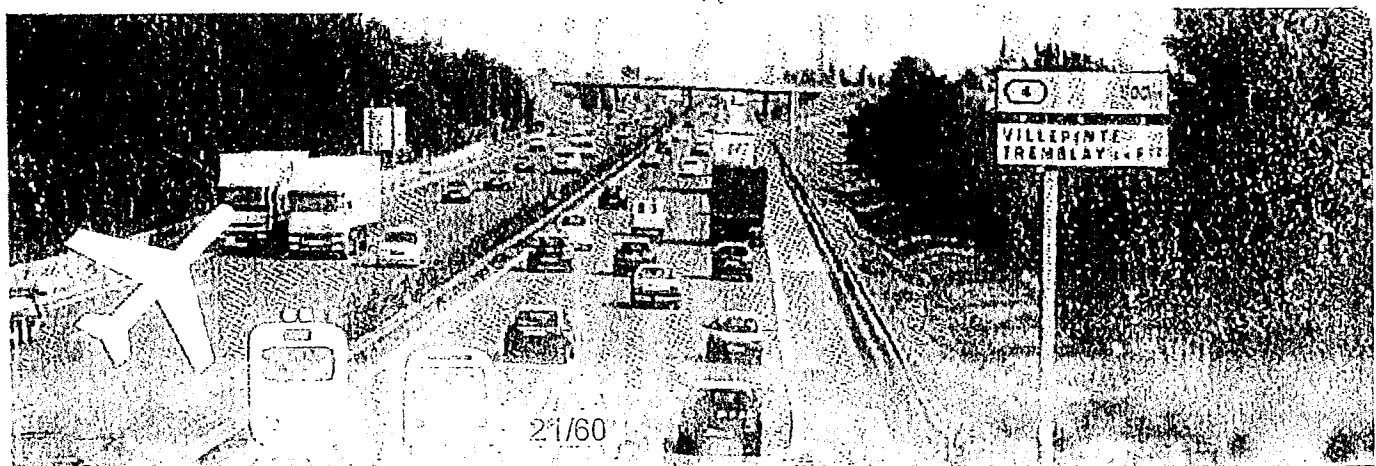
Différents sites Internet permettent de préparer les itinéraires (mais les temps prévus ne sont pas toujours suffisants pour une conduite en sécurité et le respect du code de la route !). Des sites et des serveurs vocaux peuvent donner des informations en direct sur le trafic routier et autoroutier ou sur les conditions

météorologiques. Des données locales peuvent être mises sur l'intranet de l'entreprise ou transmises par le système de communications mobiles de l'entreprise.

Les règles pour décider de ne pas prendre la route doivent être préalablement définies (en fonction de l'état des routes, de l'état du véhicule, de l'état de santé du chauffeur...).

Certains équipements peuvent aider les salariés à respecter le code de la route : limiteur de vitesse, éthylotest électronique, signallement du non-port de la ceinture de sécurité, témoin de surcharge.

Encourager autant que possible le choix de l'autoroute. Fournir aux salariés une information sur la dangerosité du réseau routier local. Mettre à leur disposition un itinéraire reconnu et sûr. Améliorer la sécurité de la circulation sur le site de l'entreprise (parkings, accès, séparation des flux clients/salariés et piétons/véhicules, signalétique, éclairage, mise à disposition de plans pour les visiteurs...).



La direction s'engage pour sécuriser les déplacements

Cette PME de production agro-alimentaire compte 600 salariés sur quatre sites, parmi lesquels 80 grands rouleurs. Le PDG a adressé à ses salariés une « lettre d'engagement de la direction en matière de risque routier ». L'entreprise demande notamment à ses cadres d'organiser le travail de façon à limiter les déplacements, de choisir prioritairement les moyens de transport les plus sûrs, d'optimiser l'emploi des véhicules de société en limitant celui des véhicules personnels, d'identifier les itinéraires les plus sûrs, de veiller au bon entretien et au suivi des véhicules. Ils devront aussi prévoir un temps de conduite compatible avec la sécurité, avec des pauses toutes les deux heures, qui permettront au conducteur de consulter sa messagerie téléphonique, l'usage du portable au volant étant totalement interdit. Cet engagement fort de la direction a suivi une évaluation du risque routier réalisée auprès des salariés de l'entreprise et intégrée dans le document d'évaluation.

Des déplacements préparés par l'assistante du service

Chez cet intégrateur de réseaux informatiques (installation, maintenance, assistance à l'exploitation et câblage) installé dans le Sud-Ouest, le risque routier est le principal risque recensé dans l'entreprise : 52 ingénieurs et techniciens se déplacent en permanence dans toute la France, chacun avec un véhicule attribué, à raison de 45 000 km par an et par véhicule en moyenne. La préparation de leurs déplacements est confiée à l'assistante du service. C'est elle qui repère les meilleurs itinéraires, avec l'aide de Bison futé, dont le site est sur l'intranet de l'entreprise, en tenant compte d'éventuels travaux sur le parcours. Elle réserve aussi les nuits d'hôtels si nécessaire. En cas de météo difficile, il est conseillé de privilégier la sécurité, quitte à prévenir le client qu'on sera en retard. Une visioconférence a été installée avec leur agence en région parisienne pour réduire le nombre des déplacements en interne. Pour les cadres commerciaux, l'entreprise privilégie le transport aérien, au moins pour les longs trajets.

Une directive sur la prévention routière adressée à toutes ses filiales

Dans ce grand groupe pétrolier, une directive sur la prévention routière adressée à toutes ses filiales stipule que tout déplacement doit être préparé en commun par le salarié et son supérieur direct, avec une question préalable : peut-il éviter de prendre la route ? Si ce n'est pas possible, le déplacement doit être organisé avec la hiérarchie : recherche d'un itinéraire approprié, privilégiant les autoroutes et tenant compte des contraintes locales. Le temps de conduite doit tenir compte des limites de vitesse, des intempéries prévisibles, du stress éventuel. La plupart de ces questions se retrouvent sur la fiche d'analyse d'accident qui sert de support de discussion entre un salarié et son responsable après un sinistre : la mission a-t-elle été bien préparée, en terme d'itinéraire, de temps prévu au vu du programme...

Management participatif des déplacements de formateurs secouristes

Dans ce centre départemental de formation dispensant des stages de « santé, sécurité, premiers secours », les cinq formateurs disposent de cinq véhicules non attribués, des petites berlines commerciales, et conduisent beaucoup parce que le département est très étendu. Auparavant, ils rentraient chaque soir chez eux bien que les stages durent souvent deux à trois jours. Jusqu'à ce qu'ils aient pris conscience de l'importance des risques encourus sur la route, compte tenu de la durée journalière des stages (7 heures) et de la qualité médiocre du réseau routier local. Aujourd'hui, le responsable organise les déplacements des formateurs de façon participative : le planning et les itinéraires se discutent en commun, ainsi que le choix de passer une nuit à l'hôtel, la veille ou à la fin des stages. Un stage sur le risque routier figure sur leur catalogue de formations. Le responsable du centre a été formé à la CRAM et son rapport de fin de stage portait sur... l'organisation des déplacements.

Des fiches de tournées faxées aux salariés 48 heures à l'avance

Dans cette petite entreprise rurale de transport de bétail, les neuf chauffeurs effectuent des déplacements quotidiens, de ferme en ferme ou entre ferme et abattoir, sur plusieurs communes. Une bonne organisation de ces tournées est essentielle pour la productivité de l'entreprise et la sécurité de ses salariés. Le responsable de l'entreprise a donc mis en place un système de fiches de tournées qui anticipent très précisément les déplacements des chauffeurs. La fiche détaille l'itinéraire d'un lieu à l'autre et explique comment trouver les fermes qui sont souvent en retrait des routes. Elle est faxée au chauffeur deux jours avant le voyage pour qu'il puisse s'y préparer tranquillement, notamment en terme d'horaires. Les salariés sont équipés d'un fax à leur domicile. Le transporteur a constaté que le confort apporté aux chauffeurs grâce à la préparation de leur tournée quotidienne réduit leur stress, ce qui réduit aussi le stress des animaux et fait la qualité de leur travail auprès des clients.

fiche 2

Améliorer le management du parc

■ Des équipements pour la sécurité

Les équipements de sécurité et de confort permettent d'éviter des accidents ou d'en réduire la gravité: ABS, airbags conducteurs et passagers, climatisation, direction assistée, équipement d'assistance électronique à la conduite, commande de la radio au volant, limiteur de vitesse, système d'aide à la navigation, pneus neige, témoin de pression, bandes réfléchissantes, indicateur de gabarit, témoin de surcharge du véhicule...

Prévoir à bord le matériel de sécurité: extincteur, gilets rétro réfléchissants, triangles de signalisation.

Certains autres équipements peuvent aider les salariés à respecter le code de la route: régulateur de vitesse, éthylotest chimique ou électronique, signalement du non-port de la ceinture de sécurité en particulier.

■ Un bon entretien des véhicules

Les véhicules doivent être maintenus en bon état de fonctionnement par l'entreprise. Un carnet d'observations doit être affecté à chaque véhicule pour garantir le suivi de la maintenance.

Lorsque des véhicules personnels sont utilisés pour partir en mission, une incitation financière à l'entretien du véhicule peut être proposée aux salariés.

Le véhicule de la société, particulièrement lorsqu'il est peint aux couleurs de l'entreprise, reflète son image de marque et la qualité des services qu'elle propose.

■ Aménagement pour le transport de charges

Le transport de charges, de matériaux, de produits ou d'outils ne doit pas constituer un facteur de risque pour le conducteur les passagers, et les autres usagers de la route.

L'arrimage des charges et leur immobilisation doivent être particulièrement soignés.

Séparer la partie habitacle du volume utilisé pour le transport des matériaux, des produits et des outils.

Afficher les charges utiles de façon visible et donner des consignes précises sur les charges transportées.

Le chef d'entreprise doit veiller au bon entretien du parc automobile de l'entreprise.

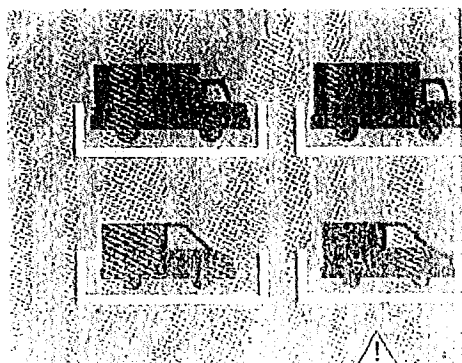
La démarche de prévention du risque routier implique de mettre en place des procédures de contrôles du bon état des véhicules utilisés par les salariés, de réparation des déficiences constatées et d'entretien préventif.

Dans ce cadre, une procédure de contrôle des véhicules au départ de mission et au retour doit être organisée dans l'entreprise, un suivi de chaque véhicule, au moyen d'un carnet de bord, doit permettre de disposer d'une bonne traçabilité (liste des réparations, entretiens, check-list des points contrôlés).

Pour mener à bien cette démarche d'entretien et de suivi du bon état des véhicules, le chef d'entreprise peut, par une note de service, demander aux salariés qui utilisent les véhicules de l'entreprise de signaler systématiquement tout problème mécanique dont ils auraient eu connaissance, en conduisant le véhicule, ou tout accrochage dont ils auraient été victimes au volant.

Enfin, il convient de préciser que le salarié, constatant que le véhicule qu'on lui confie est défectueux ou n'a pas été réparé, alors que le problème technique avait été signalé, pourrait faire valoir son droit de retrait. Il pourrait, dans ce cas, refuser de prendre le volant du véhicule s'il a un motif raisonnable de penser que la conduite de ce véhicule l'exposerait à un danger grave et imminent.

Le danger grave et imminent pourrait être constitué, par exemple, par un défaut de fonctionnement des organes de sécurité du véhicule, comme le système de freinage.



Bonnes pratiques en action

L'entretien d'une flotte en location dispersée sur sept départements

Un grand quotidien régional gère une flotte de 150 véhicules en location dispersés sur sept départements. Ces véhicules ne sont pas attribués pour la plupart et sont surtout utilisés par des journalistes et des porteurs de journaux.

Les conducteurs les ramènent, à la fin de chaque mission, dans un des sept garages du groupe où ils sont systématiquement nettoyés et vérifiés. Le petit entretien (remplacement d'ampoules, de balais d'essuie-glace par exemple) est assuré, dans chaque garage, par un salarié à mi-temps venant d'un CAT (centre d'insertion par le travail pour handicapés relativement légers). L'animateur Sécurité assure, depuis le siège de l'entreprise, la gestion à distance des sept points d'entretien de la flotte et les relations avec les loueurs sous contrat avec le groupe. Les 450 conducteurs réguliers, sur 1200 salariés, du journal sont tenus de signer une « charte d'utilisation des véhicules du groupe » de 25 pages qui énumère, notamment, une série de vérifications techniques à effectuer avant de prendre le volant (jusqu'à refuser de le faire s'ils le jugent dangereux) et après l'avoir rendu (signalement des dysfonctionnements et carnet de bord à remplir pour le suivi de la maintenance).

Sécurité routière et confort quotidien pour des travailleurs en plein air

Une entreprise de branchements électriques aériens et souterrains de 52 salariés a réfléchi à l'aménagement de ses dix fourgons pour le transport de salariés sur des sites extérieurs. Ces chantiers en plein air, assurés par des équipes de deux à trois personnes, peuvent durer de deux jours à trois semaines d'affilée, mais pas assez longtemps toutefois pour justifier la location de remorques de chantier, note l'employeur. Au fur et à mesure du renouvellement de la flotte, les fourgons sont donc équipés, d'une part, d'éléments d'hygiène et de confort (table et strapontins abattables pour les pauses repas, WC chimiques et lavabos avec réserves d'eaux propres et usées) et, d'autre part, d'installations pour améliorer la sécurité routière : des casiers pour le rangement du matériel nécessaire, un porte-échelles sur la galerie du fourgon, avec un système à manivelle pour les décharger plus facilement ainsi qu'un triangle muni de flashes sur le toit du véhicule pour signaler à l'arrêt des travaux sur la route, et qui s'escamote lorsque le fourgon roule. La conception de ces aménagements a été réalisée avec la CRAM

Les équipements de sécurité sont indispensables

Un des syndicats professionnels de « la plus grosse entreprise de France », l'artisanat, celui du secteur du bâtiment (315 000 entreprises), a inscrit dans sa charte l'obligation pour ses adhérents d'équiper leurs VUL, à l'achat ou lors de leur renouvellement, de systèmes de sécurité passive comme les airbags avant, les ceintures de sécurité et la climatisation. La charte insiste aussi sur la nécessaire séparation de la partie habitacle de celle du chargement, en précisant que cette séparation peut être pleine, sous forme de grille ou de barres, en fonction de la nature des matériels transportés. Elle rappelle qu'un bon arrimage des charges est important et l'organisation de systèmes de rangement adaptables selon les chargements est à rechercher auprès de fournisseurs spécialisés. Elle stipule enfin que le véhicule devra être maintenu en bon état et vérifié périodiquement, même en dehors des contrôles techniques réglementaires. Elle ajoute que ces VUL, dont la raison sociale est lisible sur les flancs, « sont à l'image de la qualité de l'entreprise ».

Charpentier bien organisé aménage lui-même ses fourgons de chantiers

Cette petite entreprise de maçonnerie et de charpente fabrique elle-même des aménagements en bois pour le transport simultané d'une douzaine de machines électroportatives, parfois assez grosses, avec la « quincaillerie » nécessaire à ce type de chantier (vis, boulons, outils divers). Ces aménagements prévoient, outre le rangement séparé des machines et du petit outillage, la possibilité de recharger les accus pour éviter toute interruption de travail due au manque d'énergie, un éclairage intérieur au néon et une protection électrique de chantier en prévision d'éventuels courts-circuits dans l'habitacle toujours possibles lors de branchements sur le réseau extérieur. Un plancher en contreplaqué antidérapant est également installé sur le sol de la fourgonnette pour éviter les chutes des salariés, qui sont tous amenés à conduire les cinq véhicules de l'entreprise.

Ce sont de grosses fourgonnettes Peugeot qu'ils aménagent progressivement au fur et à mesure de leur renouvellement, avec pour objectif d'anticiper les accidents. Trois ont été ainsi transformées pour un coût supplémentaire d'environ 3 800 euros par véhicule qui « leur ont permis de réaliser des gains de productivité sensibles parce que les ouvriers trouvent toujours les objets en quantité suffisante et bien rangés, à la même place d'un véhicule à l'autre, gagnent du temps sur les chantiers et sont moins stressés » explique l'artisan créateur.

fiche 3

Améliorer le management des communications

Plusieurs études scientifiques montrent que le risque d'accident est beaucoup plus important si l'on téléphone en conduisant. L'attention d'un conducteur qui téléphone au volant est altérée, même avec un kit mains libres. Le protocole de communication instauré par l'entreprise doit préciser certaines règles d'usage du téléphone en mission :

De nombreuses entreprises ont défini des règlements intérieurs n'autorisant pas l'usage du téléphone portable, y compris le kit mains libres, pendant la conduite.

Il peut être demandé aux salariés que les communications ne se fassent qu'à l'arrêt.

Une organisation peut être mise en place pour réduire la nécessité de communiquer par téléphone pendant la mission.

Un message vocal peut avertir l'appelant que le salarié est au volant et qu'il ne peut répondre car il est au volant.

Le forfait téléphonique du salarié doit être suffisamment important pour lui permettre d'appeler sans danger à l'arrêt et éviter d'être appelé aux appels pendant la conduite.

L'usage du téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est une infraction sanctionnée par le code de la route

(article R. 412-6-1)
d'une amende de 2^e classe et un retrait de deux points du permis de conduire.
L'usage du kit mains libres n'est pas interdit, mais le conducteur doit dans tous les cas « se tenir en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent ».

La Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles demande aux chefs d'entreprise et aux salariés de ne pas utiliser de téléphone dès lors qu'ils sont au volant d'un véhicule, et cela quel que soit le dispositif technique utilisé. Pour permettre le maintien des relations entreprises-salariés, la commission préconise la mise en place d'un protocole permettant de gérer sans danger les communications téléphoniques³.

³ « Prévention du risque routier au travail », texte adopté le 5 novembre 2003 par la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles.



Une interdiction de téléphoner au volant, première étape d'une réelle gestion des communications pendant les déplacements

Dans cette entreprise de distribution de boissons, les journées sont intenses. Le temps de conduite est souvent utilisé pour traiter par téléphone des affaires courantes. Face au risque élevé d'accident, l'entreprise décide d'interdire l'usage du portable au volant. Il ne s'agit que d'une première étape « choc », accompagnée par une série d'interviews d'un panel représentatif des salariés mobiles.

Les résultats montrent qu'une action complète doit être engagée pour installer de nouvelles pratiques. Le plan d'action comprend un volet information et sensibilisation de tout le personnel concerné, la constitution de deux groupes de travail pour analyser en profondeur le besoin de communiquer lors des déplacements, la formation des décideurs aux enjeux du risque routier professionnel (aspects juridiques, responsabilités civiles, pénales...). L'analyse des communications permettra de dégager des pistes d'actions organisationnelles simples (report de certaines tâches non urgentes, déport vers les sédentaires...) et des modes de communication plus efficaces : le mode vocal n'est pas toujours le plus adapté (texto, email). Pour faciliter ce changement culturel, l'entreprise accompagne ce projet par une large campagne de communication.

Organiser les déplacements des coursiers en deux-roues pour limiter les communications

Dans le monde des coursiers en deux-roues, une bonne organisation des déplacements est essentielle pour réduire le risque. En amont de la course, le preneur d'ordre a la tâche délicate de relativiser l'urgence des déplacements avec les clients en proposant une offre de service en adéquation avec l'urgence réelle : une course en normal (réalisée en 2 h à 2 h 30 par un deux-roues), une course en express (de 1 h à 1 h 30) ou une course en prioritaire (de 30 à 45 min). Dans ce métier, on parle d'une « éducation du client », qui consiste à préciser que les délais sont indicatifs et non garantis. Le régulateur (dispatcheur) a un rôle capital dans la gestion des courses qui peut réduire au minimum la nécessité de communiquer avec ses coursiers. Ainsi une définition préalable précise de l'itinéraire affecté au motard pour sa tournée, avec des données vérifiées (noms et sens des rues, adresses exactes des lieux de destination) et un enchaînement géographiquement cohérent des courses successives permet d'éviter tout appel entrant ou sortant sur le parcours. Autre avantage : les motards ne seront pas tentés de combler par un excès de vitesse : un retard, dû à une erreur d'adresse, par exemple.

Une bande dessinée illustrant l'interdiction du portable affichée sur les chantiers

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

Un nouveau mode d'organisation permettant de communiquer moins souvent et en toute sécurité

Dans cette entreprise de transports collectifs en Moselle, 36 lignes publiques urbaines doublées par 135 lignes scolaires, les échanges avec les conducteurs de véhicules sont réguliers et permettent à l'entreprise de répondre aux besoins de ponctualité et de flexibilité. Les communications se font par radiotéléphone et sont essentiellement constituées d'appels vers les conducteurs depuis le siège de l'entreprise.

L'entreprise a procédé à l'analyse de ces communications radiotéléphoniques, en appréciant le niveau de leur priorité. Les résultats ont permis de définir un nouveau mode d'organisation et de réaliser un gain sur le plan de la sécurité et sur le plan économique ; la mise en place d'un système informatique spécialisé permet aujourd'hui de planifier les déplacements quasiment en temps réel, et de réduire les durées d'occupation de la voirie en optimisant l'enchaînement des services. La définition d'une procédure de communication permet d'effectuer les appels encore nécessaires vers les véhicules (moins nombreux grâce à la planification) pendant les plages d'immobilisation prévues à certains arrêts des lignes.

fiche 4

Améliorer le management des compétences

Le permis de conduire B permet à des conducteurs non professionnels de conduire tout véhicule d'entreprise, jusqu'à 3,5 tonnes, y compris un véhicule affecté au transport régulier de personnes jusqu'à 8 salariés. Du point de vue de la prévention, cette situation n'est pas satisfaisante : l'autorisation de conduite, l'acquisition de compétences complémentaires sont souvent nécessaires.

L'entreprise doit vérifier périodiquement que le salarié possède bien un permis de conduire en cours de validité, avant de lui confier la conduite d'un véhicule.

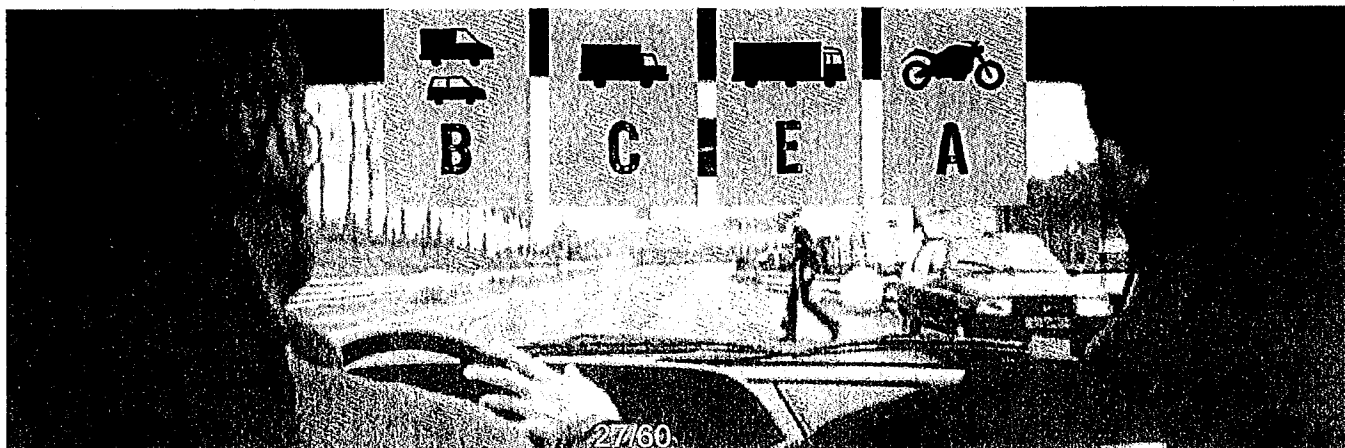
Un certain nombre de professions mettent en place des plans de formation spécifiques pour « grands rouleurs » afin d'améliorer les compétences de leurs salariés pour la conduite en sécurité et l'exécution de la mission. Cela peut

prendre la forme de « formations post-permis professionnel » sécurité routière. De telles formations peuvent notamment s'adresser aux conducteurs de véhicules utilitaires. Leur contenu doit être relié à l'analyse des situations de travail.

Certaines entreprises ont créé des qualifications spécifiques pour leurs conducteurs et des modalités particulières d'évaluation de leurs compétences.

Des actions de formation aux gestes de premiers secours permettent de limiter les conséquences en cas d'accident.

L'analyse d'un accident de la circulation survenu dans le cadre de la mission peut être l'occasion de faire un travail « d'apprentissage » au sein de l'entreprise pour comprendre les facteurs de risque et les moyens de les réduire.



Bonnes pratiques en action

Prévention du risque routier et plan d'action inscrits dans le document unique

Un important nettoyeur industriel, qui compte 500 conducteurs pour une flotte de 300 véhicules utilitaires légers (VUL) pour l'activité de nettoyage, a inscrit le risque routier comme un risque professionnel dans le document unique de l'entreprise. Un groupe de travail pluridisciplinaire a été constitué avec des commerciaux, des magasiniers, des livreurs et des exploitants, chargé de déterminer les causes des accidents routiers survenus sur une année. L'analyse a notamment permis de redécouvrir des dangers « banalisés », comme un mauvais arrimage des chargements dans les VUL, ou la fatigue après une longue journée de travail. Le document unique hiérarchise les risques auxquels sont exposés les salariés qui se déplacent en moto, voiture ou camion pour l'entreprise.

Un plan d'actions énumère les démarches prévues en matière d'organisation du travail (aménager les horaires de réunion, co-voiturage, préférer le train), d'aménagement des véhicules pour le transport du matériel de nettoyage, ainsi que les actions de formation. La société propose par ailleurs des modules de formation sur un CD interactif réalisé avec son assureur. Un autre module de formation en images a été conçu spécialement pour les nouveaux embauchés traitant de l'organisation du travail et des risques sur route. La mise en place du document unique comme outil d'analyse et de management en matière de sécurité a permis de réduire de 40 % le nombre des jours d'arrêt de travail pour accidents de tous types.

Des formations à la conduite certifiées périodiquement

Ce spécialiste des horodateurs, automates et systèmes de contrôles d'accès parking compte, sur 650 salariés en France, 260 grands rouleurs, ingénieurs, commerciaux et techniciens de maintenance. Pour pouvoir effectuer des missions, ces salariés sont certifiés par une formation à la conduite qu'ils doivent repasser périodiquement. Une formation théorique, dite « préventive », est assurée tous les quatre ans par un organisme spécialisée. Tous les deux ans, un formateur extérieur vient dispenser au sein de l'entreprise une formation pratique. En cas d'urgence pour un nouvel arrivant, trois cadres de l'entreprise dont le responsable Sécurité sont habilités à l'examiner ponctuellement. Ils s'appuient sur une feuille d'évaluation en 16 points précis (freinages, rétroviseurs, ceinture, anticipations...) qui permet de le certifier provisoirement en attendant le cursus de formation périodique. Si le salarié examiné n'atteint pas la moyenne des points sur la grille lors de cette évaluation provisoire, il devra attendre la formation standard suivante pour partir en mission.

Les « presque-accidents » aussi sont instructifs

Dans cette PME de réseaux Informatique de 85 personnes, dont 52 conducteurs, ingénieurs et techniciens circulent dans toute la France, le risque routier est le principal risque recensé dans le Document unique de l'entreprise. La responsable Sécurité estime qu'en matière de prévention routière, les « presque-accidents » de la route, à savoir des situations de danger sans dommage matériel, sont aussi instructifs que les vrais sinistres. Elle enregistre les accidents et les presque-accidents par remontée directe avec les collaborateurs concernés de près ou de loin : le « bouche à oreille » est une source d'information importante. Des échanges informels permettent de tirer des leçons utiles pour tous. Ces informations sont ensuite reprises par le comité de pilotage qui se réunit tous les deux mois avec un représentant de chaque service pour évoquer l'actualité dans ce domaine, ainsi que les exemples de bonnes pratiques appliquées ailleurs. Des comptes-rendus de ces réunions, des informations sur la réglementation et des conseils de prévention (se garer en marche arrière sur les parkings, allumer de jour les feux de croisement sur route...) sont diffusés sur l'intranet et dans le journal interne de l'entreprise.

Des analyses d'accidents utiles pour modifier le chargement des deux-roues

Un installateur d'ascenseurs dont 900 techniciens circulent en deux-roues pour éviter les embouteillages citadins, a modifié le mode de chargement de ces 950 scooters et mobylettes. Grâce à l'analyse d'accidents récurrents, ils ont constaté que l'arrimage de volumineuses caisses de matériel à l'arrière des engins pouvait, d'une part, masquer leurs clignotants et, d'autre part, que ces chargements projetés vers l'avant lors d'un choc pouvaient heurter violemment le dos du conducteur.

Dans cette entreprise, l'analyse d'accident se fait à la fois à partir du constat de police et d'un entretien entre le conducteur et son chef d'équipe. Une fiche d'analyse est remplie. À partir de deux accidents de circulation, les conducteurs de deux-roues sont réorientés vers la conduite de voiture ou un poste sédentaire. S'appuyant sur une analyse préalable, un plan global de prévention routière a été élaboré qui vise à améliorer l'organisation des parcours, l'équipement des véhicules et le suivi d'entretien du parc. Ce plan prévoit une formation à l'embauche puis une formation continue des salariés. Une publication semestrielle du nombre des sinistres avec leurs causes et les leçons à en tirer est envoyée aux salariés avec leur feuille de paie, ainsi que des courriers électroniques réguliers aux chefs d'équipe sur le sujet. Enfin des séries d'affiches sur un thème de prévention, sont apposées dans les 360 centres de service de l'entreprise en France. Selon la direction, ces actions ont permis de faire baisser les accidents déclarés de 70 % en trois ans.

Téléphone, GPS, etc. La conduite mérite toute notre attention

Les chiffres de la Sécurité routière concernant l'usage du téléphone sont alarmants : téléphoner au volant multiplie par 5 le risque d'accident, et l'usage des kits mains-libres s'avère être une fausse bonne solution...

La conduite⁽¹⁾ est une activité à part entière, qui nécessite à chaque instant 100% de l'attention des conducteurs », explique d'emblée Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire. Et les sources pouvant les distraire sont nombreuses. Au premier rang desquelles, le téléphone, qui serait à l'origine de 300 morts et 3 500 handicapés par an sur les routes. Car téléphoner en conduisant est un usage très répandu en France. Selon un sondage de la délégation à la Sécurité routière et à la circulation routière réalisé en 2008, 41% des conducteurs reconnaissent qu'il leur arrive d'utiliser ce moyen de communication en conduisant et 72% d'entre eux ont le sentiment de ne s'être jamais mis en danger en téléphonant au volant.

Cette pratique est pourtant à l'origine de nombreux accidents : le téléphone au volant est mis en cause dans 7% des accidents. Il représente aujourd'hui le quatrième facteur de mortalité sur la route, après l'alcool, la vitesse et le non-port de la ceinture de sécurité. Pour s'attaquer à ce problème, une campagne de sécurité routière sur

les dangers du téléphone en situation de conduite a eu lieu aux mois de novembre et décembre derniers, à la radio et à la télévision. Elle s'est accompagnée d'une affiche mise à disposition des acteurs de la Sécurité routière.

Kit mains-libres et autres distractions

Début janvier 2009, Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des Transports, lancent une vaste enquête pour mieux comprendre les risques liés à l'utilisation du kit mains-libres⁽²⁾ et autres sources de distraction sur la conduite. En effet, le risque d'accident est multiplié par 5 lorsqu'un conducteur utilise un téléphone tenu en main et par 4 avec un kit mains-libres. « Ce dernier n'est donc pas une solution, car il est également un facteur de dangerosité, a souligné Michèle Merli, déléguée interministérielle à la Sécurité routière qui a également présenté l'enquête. Nous allons commencer par un bilan raisonné de l'ensemble des études réalisées, que nous compléterons par une étude in vivo des accidents dans lesquels on pense que l'usage d'un kit mains-libres a une responsabilité. » Mais d'autres sources de



distraction seront également étudiées : le GPS, les jeux vidéo et la télévision. « Nous avons pris en flagrant délit des routiers en train de regarder la télévision en conduisant, remarque Dominique Bussereau. De même, nous devons être très vigilants sur le développement de l'usage du téléphone à vélo et faire passer le message que les cyclistes encourent les mêmes sanctions

qu'un automobiliste. » Cependant, « il faudra veiller à ne pas engendrer de risques plus graves en étant trop restrictifs... », poursuit Michèle Merli. Des interdictions particulières ou des limitations d'utilisation pourraient, par exemple, être envisagées.

Jean-Louis Borloo s'est montré, quant à lui, impatient de connaître les conclusions de l'enquête : « Je veux aller vite et trancher rapidement. Car il est évident que le téléphone et les autres sources de distraction des conducteurs sont dangereux. » Rendez-vous dans un an, avec les conclusions de l'enquête.

1. Cela concerne également les deux-roues, motorisés ou non.
2. Les oreillettes, microphones et haut-parleurs installés par le constructeur, avec ou sans commandes vocales.

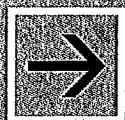
Delphine Audoux

La gestion des communications professionnelles

La commission des accidents du travail et des maladies professionnelles, considérant que le risque d'accident est plus important si on téléphone en conduisant, et cela quel que soit le dispositif technique, demande aux chefs d'entreprise et aux salariés, au-delà des dispositions prévues par la loi qui interdit l'usage du téléphone mobile tenu à la main, de ne pas utiliser de téléphone dès qu'ils sont au volant d'un véhicule. De manière à permettre le maintien des relations entreprises-salariés, un protocole permettant de gérer sans danger les communications téléphoniques est susceptible de fournir une réponse adaptée.

(Texte adopté le 5 novembre 2003 par la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles.)

DOCUMENT 3



LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DE LA PETITE COURONNE
FACE AU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL



Le Centre Interdépartemental de Gestion de la petite couronne d'Ile-de-France (CIG) et la Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile-de-France (CRAMIF) ont choisi, à travers le partenariat engagé en novembre 2007, de faire du risque routier un des thèmes prioritaires de la prévention des risques professionnels auprès des collectivités territoriales.

En effet, les visites d'inspection effectuées par les ACFI dans les collectivités, le résultat des évaluations des risques professionnels réalisées dans le cadre du document unique ainsi que le suivi de médecine préventive des agents territoriaux font apparaître que le risque routier constitue un risque professionnel particulièrement important du fait de la gravité des accidents qu'il engendre. Ce constat est corroboré par les statistiques nationales : un accident de travail mortel sur deux est lié à la circulation routière.

Les conseillers du service prévention, hygiène et sécurité du travail et les médecins de prévention du CIG ainsi que les contrôleurs de la CRAMIF se sont fixé pour objectif de dresser un état des lieux de la prévention du risque routier en petite couronne.

Dans un premier temps, un guide « Autodiagnostic Risque Routier » a été élaboré puis adressé à l'ensemble des collectivités. Aidés par les différents professionnels de la prévention des risques, les collectivités et établissements publics ont renseigné cet autodiagnostic.

Dans un deuxième temps, cette démarche a donné lieu à une « Journée Santé et Sécurité au Travail » au CIG à l'attention de l'ensemble des collectivités territoriales de la petite couronne le 14 octobre 2008 en partenariat avec la CRAMIF, l'INRS et le Fond National de Prévention (CNRACL). Une restitution partielle des résultats de l'autodiagnostic a été présentée au cours de cette journée.

Le présent document expose l'exhaustivité des résultats de l'autodiagnostic et une étude approfondie des données statistiques récoltées. Il propose également des mesures concrètes pour aider les autorités territoriales à améliorer la prévention du risque routier.

SOMMAIRE

■ Etat des lieux du risque routier en petite couronne	
A - Les modalités de mise en œuvre	
1 - Constitution du comité de pilotage	
2 - Elaboration de l'autodiagnostic	
3 - Contenu de l'autodiagnostic	
4 - Champs de l'autodiagnostic	
B - Les résultats de l'autodiagnostic	
1 - Panel des collectivités participantes	
2 - Principaux enseignements	
C - Conclusions	
■ Le risque routier, un risque à évaluer	
A - Les principes de l'évaluation du risque routier	
1 - Identifier le risque routier	
2 - Classer les facteurs de risque	
3 - Mise en place d'un plan d'action	
B - Exemple d'évaluation du risque routier	
■ L'action après l'évaluation	
A - Management des véhicules/Mesures de prévention techniques	
B - Management des déplacements/Mesures de prévention organisationnelles	
C - Management des communications et systèmes embarqués	
D - Management des compétences/Mesures de prévention humaines	
■ Obligations et responsabilités des acteurs	
A - Responsabilités de l'employeur territorial	
B - Responsabilités du conducteur	
■ Présentation du guide d'autodiagnostic	
■ Documentation des partenaires	



Etat des lieux du risque routier en petite couronne

Compte tenu des différents constats faits en collectivités sur le risque routier et dans le cadre de la convention de partenariat entre le CIG et la CRAMIF, la prévention du risque routier s'est imposée comme un des thèmes prioritaires. La première étape consiste à réaliser un état des lieux rendant compte des pratiques des collectivités.

► A - Les modalités de mise en œuvre

1 - CONSTITUTION DU COMITÉ DE PILOTAGE

Ce partenariat s'est concrétisé par la mise en place d'un comité de pilotage chargé d'orienter et de valider les actions communes et composé de :

- Le responsable service Prévention, Hygiène et Sécurité du travail CIG,
- La responsable de service Médecine Préventive CIG,
- Ingénieurs Conseils CRAMIF,
- Conseiller médical CRAMIF,
- Contrôleurs sécurité CRAMIF.

Le comité de pilotage a retenu la définition suivante du risque routier :



Tout risque induit pour un agent dans le cadre de ses activités, pour lui-même et son environnement, lors de la conduite 99

2 - ELABORATION DE L'AUTODIAGNOSTIC

Cet outil, inspiré du document « Sécurité/Responsabilités - 15 minutes pour faire le point » élaboré par le club d'entreprises PRREVO (prévention du risque routier en entreprise Val d'Oise) a été adapté aux particularités des collectivités territoriales.

3 - CONTENU DE L'AUTODIAGNOSTIC

Les questions posées par l'autodiagnostic portent sur 5 thèmes :

- La gestion du parc (choix des véhicules, d'équipements, maintenance...),
- La gestion des déplacements (organisation, mesures de limitation des déplacements...),
- La gestion de la communication lors des déplacements (téléphonie, organisations, moyens alternatifs au téléphone...),
- La gestion des compétences et de l'aptitude (formation spécifiques, état du permis de conduire, surveillance et aptitude médicale ...),
- L'évaluation des besoins en matière de prévention (analyse des accidents, existence de fiches de poste, évaluation du risque et document unique...).

4 - CHAMPS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Cette étude concerne l'ensemble des collectivités locales et établissements publics de la petite couronne représentant 380 collectivités territoriales (mairies, CCAS, syndicats, établissement de coopération intercommunale, OPHLM...) et cible :

- Tous les types de déplacements professionnels en mode trajet hors des trajets domicile-travail,
- Toutes les activités nécessitant un déplacement simple ou incluant une phase de production (nettoyage de la voirie, ramassage des encombrants, collecte des ordures ménagères, ramassage scolaire...),
- Tous les types de véhicules hors engins de chantier de type BTP.

B - Les résultats de l'autodiagnostic

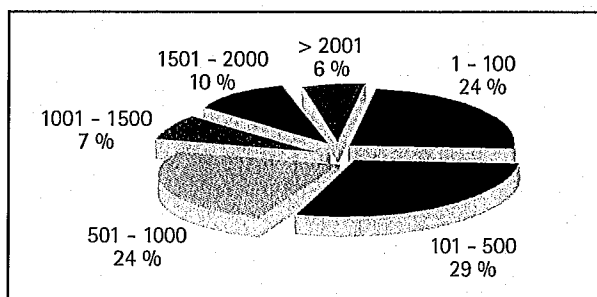
1 - PANEL DES COLLECTIVITÉS PARTICIPANTES

70 collectivités ont répondu à cette étude pour un effectif total de 48 707 agents, ce qui représente 35 % des agents territoriaux de la petite couronne et un taux de réponse de plus de 18 %.

Les collectivités se répartissent de la façon suivante :

- 51 mairies dont l'effectif s'étend de 10 à 2800 agents,
- 7 OPH (de 20 à 195 agents),
- 2 CCAS (de 11 à 20 agents),
- 8 syndicats intercommunaux (informatique, soins infirmiers, restauration) avec un effectif variant de 8 à 45 agents,
- 2 communautés d'agglomération (de 250 à 550 agents)

Ventilation des collectivités par strate d'effectif



Les résultats de cette étude montrent que les collectivités de moins de 500 agents ont répondu majoritairement.

La participation moindre des collectivités de plus de 500 agents s'explique probablement par le temps plus important à consacrer à l'autodiagnostic du fait de la multiplicité des services et des acteurs concernés par la gestion du risque routier.

2 - PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

➤ Distances parcourues

68 collectivités ont répondu au questionnaire concernant le nombre de véhicules utilisés; cependant seulement 36 d'entre elles, soit près de la moitié des réponses, connaissent le nombre de kilomètres parcourus par leur flotte.

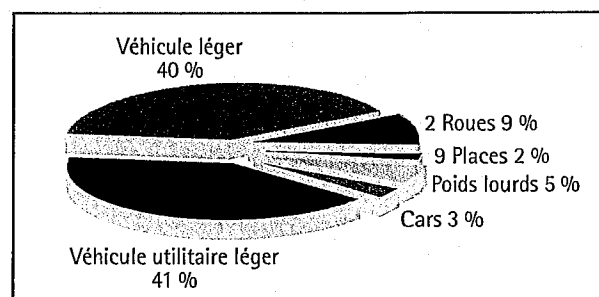
Les chiffres à retenir

- En moyenne, les véhicules de tous types des collectivités parcourent environ 5600 kilomètres par an, ce qui est révélateur du caractère particulier du milieu urbain puisque cela fait environ 25 km par jour travaillé.

- Les flottes des véhicules des collectivités de plus de 2000 agents peuvent parcourir jusqu'à 3 millions de kilomètres ce qui reflète le niveau d'exposition des agents au risque routier.

➤ Type de véhicules utilisés

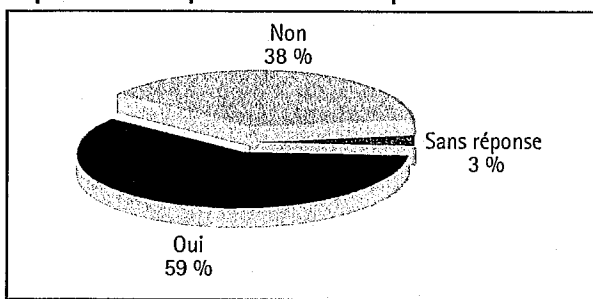
La flotte des collectivités est composée à part égale de véhicule légers, soit affectés au transport de personnel (VL) soit affectés au transport de marchandise (VUL).



➤ Gestion du parc

59 % des collectivités déclarent gérer leur flotte de véhicules.

Répartition des réponses « Gestion du parc »



Les autres chiffres à retenir

Etat du parc automobile

- 83 % des collectivités considèrent que leur parc automobile est un vecteur important dans la politique de l'image de la commune ou de l'établissement.
- 100 % des collectivités confirment que leur parc automobile est en bon état général et fait l'objet de contrôles périodiques et d'un suivi régulier.

Equipement des véhicules

- 27 % des collectivités ayant répondu au questionnaire ont doté les véhicules de dispositifs de sécurité (ESC/ESP, ABS...) divers et d'équipements de sécurité (gilets réfléchissants, triangle de signalisation, boîte de secours, extincteurs et ampoules de rechange,...). (le questionnaire a été réalisé entre juin et septembre 2008 ; certains équipements sont obligatoires depuis le 1^{er} octobre 2008)

Utilisation des véhicules personnels

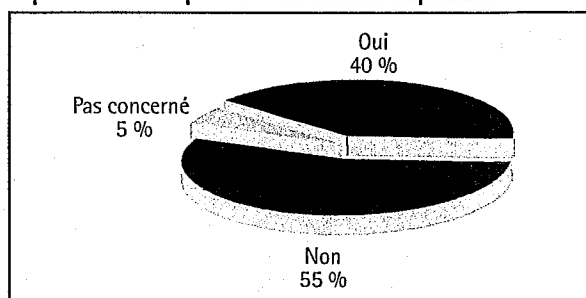
- Plus de 60 % des collectivités contrôlent et interdisent l'utilisation des véhicules personnels dans le cadre des déplacements professionnels.

Globalement, l'état du parc automobile des collectivités est en bon état et entretenu régulièrement. Cependant, compte tenu de l'ancienneté des flottes, tous les véhicules ne sont pas dotés des dispositifs de sécurité récents.

➤ Gestion des déplacements

40 % des collectivités affirment mettre en œuvre une gestion des déplacements des agents territoriaux mais intègrent peu la conduite dans l'organisation du travail.

Répartition des réponses « Gestion des déplacements »



Les autres chiffres à retenir

Conduite et temps de travail

- 95 % des collectivités considèrent le temps de conduite comme un temps de travail.
- 77 % des collectivités ne limitent pas le temps de conduite quotidien des agents.

Organisation des déplacements

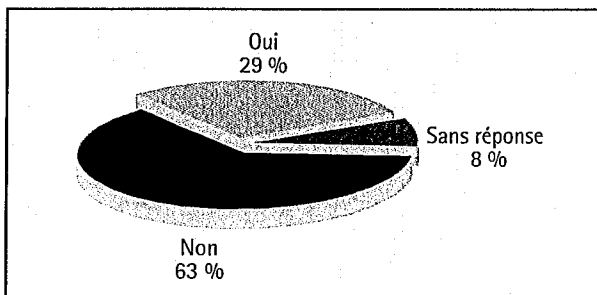
- 54 % des collectivités organisent les tournées afin de rationaliser les parcours et de limiter les kilomètres parcourus.
- Près de 30 % des collectivités ont développé les systèmes de communication visant à réduire les déplacements et limitent le temps quotidien de conduite.

On constate une carence dans la préparation des missions tant dans la limite du temps de conduite que sur l'organisation et la planification des tournées. En outre, il existe peu d'alternatives mises en place pour limiter les déplacements (messageries électroniques, vidéoconférences, audioconférences...).

➤ Gestion de la communication lors des déplacements

Sur l'ensemble des items concernant la gestion de la communication lors des déplacements, il apparaît que 63 % des collectivités n'ont pas évalué les besoins des agents en matière de communication et de moyens.

Répartition des réponses « Gestion de la communication lors des déplacements »



Les autres chiffres à retenir

Sensibilisation encadrement

- 70 % des autorités territoriales sont sensibilisées au risque pénal en cas d'accident lié à l'utilisation du téléphone portable par les agents lors de la conduite.
- Cependant, seulement 35 % des collectivités ont sensibilisé l'encadrement sur leurs responsabilités à interdire l'usage du téléphone pendant la conduite.

Utilisation du téléphone portable

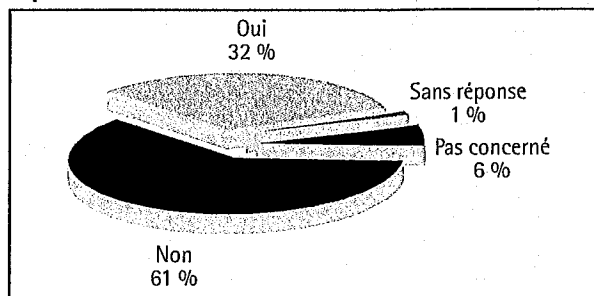
- 41 % des collectivités ont interdit l'usage du téléphone portable même avec un kit main libre et 24 % ont procédé à des campagnes de sensibilisation relative à cette interdiction auprès des agents.
- 16 % des collectivités ont mis en place des moyens alternatifs au téléphone (sms, messagerie vocale...) et une organisation pour limiter la nécessité de communiquer pendant les déplacements.

Bien que les autorités semblent particulièrement sensibles à leurs responsabilités liées à l'utilisation du téléphone portable par les agents durant le temps de conduite, cette interdiction est peu formalisée. Par ailleurs, peu de moyens alternatifs au téléphone mobile sont mis en place dans les collectivités.

➤ Gestion des compétences et de l'aptitude médicale

32 % des collectivités ont mis en place des mesures relatives à la gestion des compétences et de l'aptitude des agents à la conduite de véhicules de service.

Répartition des réponses « Gestion des compétences et de l'aptitude médicale »



Les autres chiffres à retenir

- Plus de 50 % des collectivités contrôlent la validité des permis de conduire.

- 65 % des collectivités ont intégré les missions de conduite dans la fiche de poste des agents.

Aptitude et suivi médical

- Le médecin de prévention est informé par la collectivité des postes de travail exposant les agents à la conduite de véhicule dans 60 % des cas.

- 80 % des collectivités procèdent systématiquement aux visites médicales d'embauche pour ces postes à risque.

- En revanche, seulement 30 % d'entre elles exigent une surveillance médicale particulière pour les agents conduisant un véhicule.

Aspect formations

- 86 % des collectivités n'organisent pas de formation post-permis pour les agents titulaires d'un permis de conduire.

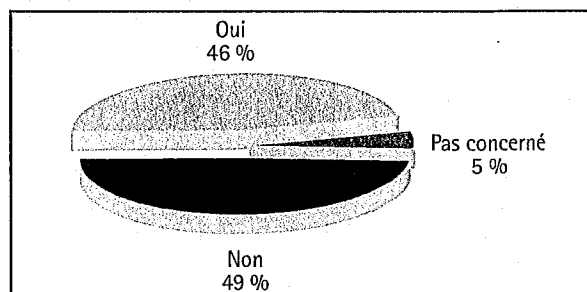
- 97 % des collectivités n'ont pas mis en place d'actions de formation de conduite des deux roues motorisés toutes catégories confondues

Les collectivités ont intégré l'aspect médical de l'aptitude à la conduite de véhicule à l'embauche et l'information aux médecins de prévention est globalement effectuée. Cependant, peu de collectivités considèrent l'acte de conduite comme relevant de la surveillance médicale renforcée. Enfin, les actions de formation à destination des conducteurs de deux roues et des nouveaux embauchés ne sont généralement pas organisées.

➤ Evaluation des besoins en matière de prévention

Moins de 50 % des collectivités ont évalué leurs besoins en matière de prévention du risque routier dans le cadre des déplacements professionnels.

Répartition des réponses « Evaluation des besoins en matière de prévention »



Les autres chiffres à retenir

- 84 % des collectivités identifient le nombre d'agents qui effectuent des missions à l'aide de véhicules.

L'intégration du risque dans l'évaluation des risques

- 70 % des collectivités ont pris en compte et évalué les risques liés à l'exposition des agents au risque routier dans le document unique.

Sensibilisation des agents aux conduites addictives

- 64 % des collectivités ont sensibilisé les agents aux risques liés à la consommation d'alcool, de drogue ou de médicaments.

- Néanmoins seulement 16 % des collectivités ont mis à disposition des agents des moyens d'autoévaluation.

Analyse des accidents et prises en compte des enseignements

- 56 % des collectivités analysent régulièrement les constats d'accident.

- Plus de 30 % procèdent à une enquête des accidents du travail liés à la conduite de véhicules.

Actions spécifiques aux risques routiers

- 41 % des collectivités ont mené des actions spécifiques aux risques routiers (sensibilisation, communication, partenariat prévention routière, assurance....).
- 17 % ont désigné un responsable Plan de Prévention du Risque Routier.

Les collectivités ont pour la plupart intégré le risque routier dans leur document unique et sont particulièrement sensibles aux dangers liés aux comportements addictifs pour la conduite de véhicules. En revanche, les accidents de la circulation liés aux déplacements professionnels font rarement l'objet d'enquêtes approfondies. Enfin, les actions spécifiques de prévention du risque routier sont encore peu répandues et les partenariats avec les institutions peu développés.

D C - Conclusions

Compte tenu du taux de réponse et du caractère déclaratif de ces réponses, il est difficile de tirer des conclusions formelles et généralisables pour l'ensemble des collectivités territoriales de la petite couronne. Néanmoins, les informations recueillies permettent de dégager des constats prédominants qui orienteront les mesures de prévention

- Méconnaissance du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules.
- Dotation insuffisante en équipements de sécurité active et passive sur les véhicules de service.
- Carence dans la préparation des déplacements tant dans la limite du temps de conduite que pour l'organisation et la planification.
- Peu de réflexion sur la gestion des moyens de communication alternatifs au téléphone portable et tolérance à son utilisation.

- Rareté des formations consacrées à la prévention du risque routier et plus particulièrement les deux roues.

- Non prise en compte de l'activité de conduite dans la surveillance médicale renforcée.

- Absence d'analyse des accidents de service liés aux déplacements.

Les informations recueillies permettent d'ores et déjà de dégager des objectifs de prévention

- Améliorer la connaissance de l'importance du risque, notamment le nombre de kilomètres parcourus.

- Définir les équipements de sécurité active et passive nécessaires.

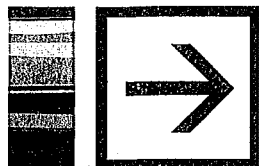
- Organiser les déplacements par leur planification et la gestion des temps de conduite.

- Mettre en place des moyens et une organisation des communications en mission.

- Dispenser les informations sur le risque routier, en particulier aux conducteurs de 2 roues.

- Intégrer la conduite de véhicule dans la surveillance médicale renforcée.

- Mettre en place les moyens permettant l'analyse des accidents liés aux déplacements.



Le risque routier, un risque à évaluer

Comme tout risque professionnel, le risque routier doit faire l'objet d'une évaluation. En effet, l'autorité territoriale en sa qualité d'employeur est tenue de faire l'inventaire et d'évaluer les risques professionnels, risques qui sont inscrits dans un « document unique » conformément au décret n°2001-1016 du 5 novembre 2001. Le risque routier doit donc être intégré dans ce document dès lors que les agents de la collectivité se déplacent pour des raisons professionnelles.

► A – Les principes de l'évaluation du risque routier

Afin de réaliser l'évaluation des risques, notamment ceux liés aux déplacements des agents en mission et de mettre en place un plan d'action adapté, il convient de suivre les phases suivantes.

1 – IDENTIFIER LE RISQUE ROUTIER

- En recensant les agents qui effectuent des déplacements dans le cadre professionnel,
- En recensant les véhicules utilisés pour les missions et leur kilométrage,
- En mesurant la sinistralité de la collectivité et en suivant son évolution,
- En analysant l'organisation des déplacements,
- En analysant la gestion du parc,
- En analysant les besoins et les pratiques de communication,
- En analysant la gestion des compétences liées à la conduite des véhicules de service.

2 – CLASSER LES FACTEURS DE RISQUE

L'étape d'identification des risques permettra de faire ressortir un certain nombre de facteurs de risques influant sur la probabilité de survenue d'un accident routier. Il conviendra ensuite de classer ces facteurs selon les quatre thèmes de gestion du risque routier : déplacements, véhicules, communication et compétences.

3 – MISE EN PLACE D'UN PLAN D'ACTION

La démarche d'évaluation permet de déboucher sur la mise en place d'un plan d'action visant les quatre grands domaines ; le management des déplacements, du parc, des communications et des véhicules.

Les actions à mettre en œuvre seront sélectionnées selon différents critères : classement des risques, nécessité d'agir rapidement, facilité de mise en œuvre, coût de l'investissement.



L'autorité territoriale est tenue de faire l'inventaire et d'évaluer les risques professionnels, risques qui sont inscrits dans un « document unique ». 99

► B – Exemple d'évaluation du risque routier

Unité de travail de distribution et livraison des repas

Description de la situation dangereuse	Énumération des facteurs de risque	Classement des facteurs de risque	Fréquence et durée d'exposition au risque*	Gravité des dommages*	Niveau de Risque $R=F \times G^*$
Conduite du véhicule de livraison	Temps de conduite important (supérieur à 6 heures)	Gestion des déplacements	4	4	16
	Conduite en milieu urbain (trafic dense, nombreuses intersections...)	Gestion des déplacements	4	4	16
	En été, chaleur excessive dans le véhicule par absence de système de climatisation	Gestion des véhicules	1	4	4
	Contraintes horaires importantes afin de respecter les délais de livraisons	Gestion des déplacements	4	4	16
	Utilisation du téléphone portable pour rester en relation permanente avec la cuisine centrale (retards de livraison, problèmes mécaniques...)	Gestion des moyens de communications	2	4	8
	Absence de formation spécifique à la conduite	Gestion des compétences	4	4	16



* Méthodologie d'évaluation des risques utilisée par le service Prévention, Hygiène et Sécurité du travail du CIG petite couronne

		Durée d'exposition					
		> 4 h	1 à 4 h	15 min. à 1 h	< 15 min.		
Fréquence	1 à plusieurs fois par jour	4	3	2	1	1 Bénin Inconfort Accident ou maladie n'entraînant pas d'arrêt de travail	1
	1 à plusieurs fois par semaine	4	3	2	1	2 Sérieux Accident ou maladie avec arrêt de travail	2
	1 à plusieurs fois par mois	3	2	1	0	3 Grave Accident ou maladie avec incapacité permanente partielle	3
	1 à plusieurs fois par an	2	1	0	0	4 Très grave Accident ou maladie ayant des conséquences irréversibles ou décès	4



L'action après l'évaluation

La journée sante et sécurité au travail du 14 octobre 2008 organisée au CIG petite couronne et consacrée à la prévention du risque routier a permis d'apporter des éclairages spécifiques non seulement sur la responsabilité juridique de l'employeur et la notion d'aptitude médicale mais aussi sur l'identification de mesures concrètes de prévention. La mise en place d'un plan d'action sur la base des propositions suivantes permettra à l'autorité territoriale de répondre à ses obligations d'employeur (cf. Références réglementaires au chapitre « Obligations et responsabilités des acteurs »).

► A – Management des véhicules/Mesures de prévention techniques

► Choix du véhicule

- Limiter le recours aux véhicules personnels,
- S'assurer que les véhicules personnels soient en bon état,
- Intégrer la sécurité et les besoins liés au métier dans le cahier des charges lors des marchés,
- Tenir compte du type de déplacement et d'usage du véhicule pour définir la motorisation.

► Equipements de sécurité

- Tenir compte des contraintes du travail pour le choix des équipements de sécurité passive (ABS, ESP, airbag conducteur et passager, climatisation, commande radio au volant, pneus contact...),
- Doter les véhicules utilitaires d'équipements de confort (lèves-vitres électriques, climatisation...),
- Prendre en compte les suggestions des utilisateurs pour le choix des véhicules et les équipements.

► Vitesse

- Sensibiliser les agents au risque lié à la vitesse,

- Rappeler le respect impératif des limitations de vitesses dans une note de service,
- Equiper autant que possible les véhicules de limiteurs de vitesse.

► Entretien

- Ne pas limiter l'entretien du véhicule à l'entretien préconisé par le constructeur,
- Responsabiliser le conducteur au suivi et au signalement aux personnes compétentes des usures, des pannes et incidents du véhicule qui lui est affecté,
- Installer un carnet de bord dans chaque véhicule permettant d'intervenir rapidement sur le véhicule,
- Planifier les contrôles périodiques et les interventions préventives sur les véhicules à partir du carnet de bord et du carnet d'entretien du constructeur,
- Choisir la Location Longue Durée permettant de renouveler plus fréquemment ses véhicules garantissant un bon état général du parc.

► Charge utile

- Evaluer le chargement du véhicule à partir du PTAC (poids total autorisé en charge). Il ne se fait pas en fonction du volume disponible mais du poids des charges,
- Mettre en place des moyens permettant de respecter facilement le PTAC (système de pesée, témoin de surcharge...).

► Aménagement du véhicule

- Séparer la partie chargement de l'habitacle par une cloison adaptée aux charges transportées,
- Aménager le véhicule en fonction des besoins liés à son activité (armoires de rangement, outils calés et arrimés...). L'aménagement est réalisé par un professionnel en respectant strictement les prescriptions techniques du constructeur,



- Ne pas placer les charges dans l'habitacle. Les passagers ne voyagent jamais dans la partie fourgon y compris pour de brefs trajets.
- Utiliser systématiquement des dispositifs de calage et d'arrimage des charges pour immobiliser la charge (après formation) en respectant les procédures définies par l'entreprise et s'appuyant sur les directives du constructeur.

B - Management des déplacements/ Mesures de prévention organisationnelles

➤ Éviter ou limiter les déplacements

- S'interroger sur les besoins de se déplacer devient une mesure prioritaire. En réduisant les déplacements routiers, on réduit d'autant les risques d'accident,
- Mettre en place de nouvelles procédures applicables pour limiter les déplacements (réaffectation des secteurs géographiques, organisation des tournées pour minimiser les kilomètres...),
- Demander à chacun des initiatives pour une réduction sensible des déplacements (audio ou visioconférences). Si des solutions sont appliquées, la direction doit elle aussi les appliquer.

➤ Modes de déplacement

- Rappeler que l'utilisation des transports collectifs est plus sûre : SNCF, RATP, avion...,
- Rédiger une procédure pour décider des modes de transport à utiliser en fonction du type de mission (distance, temps de conduite important, condition météo, état des routes),
- Négocier les moyens de transport avec la hiérarchie. L'agent fait valider son choix du mode de transport par l'encadrement,
- Encourager le choix de l'autoroute. La collectivité peut en outre mettre à disposition une information sur la dangerosité du réseau routier.

➤ Infrastructures

- Accès dans les établissements (centres techniques, hôtels de ville...) :

- Entrées et sorties des véhicules séparées,
- Accès distincts piétons/véhicules,
- Accès distincts véhicules du personnel/véhicules extérieurs/livraisons,
- Aires de manœuvre suffisantes pour accès et sorties PL.

- Plan de circulation :

- Plan affiché à l'entrée des espaces de circulation,
- Absence de croisement des flux piétons, VL, PL, chariots élévateurs...,
- Voies piétonnes réservées,
- Incitation écrite du respect du code de la route,
- Entretien suivi et adaptation aux conditions climatiques : salage...

- Les parkings :

- Nombre de places suffisant, places handicapés, abri 2 roues, parking « visiteurs »,
- Eclairage satisfaisant - bonne visibilité,
- Revêtement du sol en bon état et matérialisation des places,
- Entretien suivi et adaptation aux conditions climatiques : salage...

➤ Planification des déplacements

- Identifier les opérations liées à la préparation, au chargement ou au déchargement du véhicule dans la journée de travail,
- Etablir le programme des tournées validé par l'agent. Il gère non seulement ses exigences, le respect et les contraintes de son programme mais aussi sa sécurité,

- Préconiser les temps de conduite admissibles et l'amplitude horaire maximale de la journée,
- Laisser une certaine latitude dans l'organisation des déplacements, rendez-vous horaires, etc... Il est cependant nécessaire d'avoir l'avis du responsable et un ordre de mission signé,
- Définir des règles de déplacement en tenant compte des conditions de circulation, des conditions météo, des travaux éventuels... Différents sites internet, des serveurs vocaux ou certaines stations de radio peuvent donner des informations en direct sur le trafic routier ou les conditions météo. La collectivité peut relayer ces informations en interne,
- Planifier et optimiser les déplacements et rédiger l'ordre de mission dans le sens d'une réduction des heures de conduite.

➤ Gestion du temps en déplacement

- Identifier le temps de conduite comme un temps de travail. Le déplacement doit être géré avec le respect du code de la route (limitation des contraintes horaires, temps de pause nécessaire...),
- Echanger avec l'agent sur les retards ou imprévus pendant la journée entre lui et sa hiérarchie,
- Instaurer une procédure de gestion en cas de retards ou d'imprévus,
- Prendre en compte la fatigue lors de la conduite de nuit.

► C – Management des communications et systèmes embarqués

➤ Usage du téléphone portable

- S'assurer systématiquement que le correspondant appelé sur son téléphone portable n'est pas en situation de conduite,
- Rappeler aux interlocuteurs que les agents contactés sur leur téléphone portable ne répondront pas en situation de conduite,
- Sensibiliser les agents au risque lié à l'usage du portable en déplacement.

- Interdire l'usage du portable en conduisant et définir les règles d'usage du portable en déplacement (communications lors des pauses, déport de tous les appels entrants vers la messagerie...),

Nota : l'utilisation du dispositif main-libre n'est pas une alternative satisfaisante.

- Compléter l'équipement des agents par des moyens adaptés aux besoins de communication (vocal, texte, graphique...) et définir le protocole adapté.

➤ Communication des missions et gestion des imprévus

- Contacter l'agent par SMS ou via messagerie vocale pour qu'il rappelle à l'arrêt en toute sécurité,
- Réaliser une étude préalable de l'activité habituelle permettant de définir les besoins de communication entre l'agent et l'encadrement. Un protocole a été établi pour communiquer en sécurité,
- Mettre en place les moyens adaptés à tout type de communication en sécurité (géo-localisation, envoi des missions sur des périphériques d'affichages...).

➤ Communication et gestion des déplacements

- Equiper les agents en tournée d'un assistant personnel type PDA (personal data agenda) pour mémoriser les informations en cours de journée (durée d'intervention, pièces nécessaires...) qui seront traitées à son retour dans la collectivité,
- L'agent en déplacement et l'encadrement échangent en toute sécurité, en respectant le protocole défini par la collectivité, des informations via le PDA permettant la mise à jour des plannings en temps réel et la réduction des déplacements,
- La communication entre l'agent et la hiérarchie comprend des informations concernant, par exemple, la gestion du stock pour préparer les pièces nécessaires pour le lendemain et ainsi réduire les déplacements et les préparations de dernière minute.

➤ Usage du GPS

- Pour se rendre sur son lieu d'intervention, l'agent a préparé sa mission et utilise un itinéraire imprimé ou dispose d'un GPS,
- Reprogrammer le GPS à l'arrêt et sur un lieu de stationnement sécurisé en cas de changement d'itinéraire,
- N'utiliser que les fonctions audio du GPS pendant la conduite.

D - Management des compétences/ Mesures de prévention humaines

➤ Accueil des nouveaux embauchés

- Ajouter une rubrique risque routier incluant des conseils de prudence dans le livret d'accueil,
- Dispenser une information ponctuelle aux nouveaux embauchés sur les actions de la collectivité en matière de sécurité routière,
- Dispenser des stages de sensibilisation au risque routier aux nouveaux embauchés par un organisme spécialisé,
- Assurer une formation aux risques routiers, adaptée au métier des nouveaux embauchés, et dispensée par un organisme spécialisé. Elle intègre la politique de prévention menée par la collectivité (procédures, notes de service, consignes...).

➤ Information, formation et perfectionnement

- Actualiser le document unique et communiquer les actions de prévention du risque routier en interne,
- Afficher les résultats de sécurité routière et présenter le suivi des indicateurs,
- Veiller à une organisation de l'encadrement permettant de traiter les informations remontées par les agents (incidents...) suite à leur mission ou déplacement,
- Analyser avec le CTP/CHS les accidents liés aux déplacements (arbres des causes, constats assurances...),
- Former les agents appelés à se déplacer en mission au Sauvetage Secourisme du Travail,

- Mettre à disposition des volontaires des moyens d'autocontrôle des connaissances. Un CD Rom «Code de la route» est mis à leur disposition,

- Organiser des stages de conduite pour les agents les plus exposés au risque routier,

- Former des formateurs à l'audit de conduite dans le cadre du plan de formation de la collectivité,

- Organiser des formations et/ou perfectionnements à la conduite et à l'usage du véhicule pour le travail du type post-permis professionnel ce qui peut amener à reconnaître des qualifications spécifiques.

➤ Gestion des permis de conduire

- Effectuer le contrôle du permis dès l'embauche,
- Rappeler aux agents qui utilisent un véhicule de service (mission ou déplacement) la nécessité de prévenir en cas de suspension ou d'invalidation du permis,
- Veiller au contrôle périodique de la validité du permis par la hiérarchie,
- Rédiger une procédure permettant le contrôle systématique du permis de conduire pour le personnel se déplaçant en mission.

➤ Aptitude médicale à la conduite

- Informer le médecin de prévention, lors de la visite médicale d'embauche comme lors de toutes les visites médicales, de l'exposition de l'agent au risque routier. L'autorité territoriale transmet au médecin de prévention la fiche descriptive du poste (amplitude de conduite, chargement véhicule...),
- L'agent informe le médecin de tout événement de santé qui pourrait modifier son aptitude médicale à la conduite de véhicule,
- Le médecin de prévention vérifie au cours de la consultation la compatibilité de l'acte de conduire un véhicule avec l'état de santé de l'agent. Il peut le cas échéant prescrire des examens complémentaires et prendre un avis spécialisé pour argumenter son avis.



De plus, le médecin de prévention se réfère à l'arrêté du 21 décembre 2005 fixant la liste des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée,

- Le médecin conseille l'autorité territoriale et les agents conducteurs titulaires du permis de conduire les véhicules des catégories C, D, E (B), E (C) et E (D) (...) ainsi que du permis de la catégorie B valable pour la conduite (...), des véhicules affectés à des opérations de ramassage scolaire ou des véhicules affectés au transport public des personnes pour les visites médicales périodiques auprès de la commission médicale préfectorale des permis de conduire.



Obligations et responsabilités des acteurs

Les activités de déplacements professionnels et la prévention du risque routier s'inscrivent dans un cadre législatif et réglementaire particulier. En effet, s'associent au droit public une partie du code du travail ainsi que le code de la route. En la matière, l'employeur comme le conducteur ont chacun des responsabilités propres y compris sur l'aptitude à conduire le véhicule.

► A – Responsabilités de l'employeur territorial

D'une façon générale, l'employeur doit veiller à préserver la santé des agents territoriaux. Cette obligation est rappelée en droit public et en droit privé.

► Droit public

Dans la fonction publique territoriale, l'employeur est désigné comme étant l'autorité territoriale (le maire ou le président).

- « *Des conditions d'hygiène et de sécurité de nature à préserver leur santé et leur intégrité physique sont assurées aux fonctionnaires durant leur travail.* »

Article 23 de la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligation des fonctionnaires.

- « *Dans les services des collectivités et établissements mentionnés à l'article 2, les règles applicables en matière d'hygiène et de sécurité sont celles définies par la quatrième partie du code du travail et par les décrets pris pour son application. Il peut toutefois y être dérogé par décret en Conseil d'Etat (...)* »

Article 108-1 de la Loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale.

- « *Les autorités territoriales sont chargées de veiller à la sécurité et à la protection de la santé des agents placés sous leur autorité.* »

Article 2-1 du décret n°85-603 du 10 juin 1985 modifié relatif à l'hygiène et à la sécurité du travail ainsi qu'à la médecine pro-

fessionnelle et préventive dans la fonction publique territoriale.

- « *Les services des collectivités et des établissements mentionnés à l'article 2 doivent disposer d'un service de médecine préventive, (...). Le service est consulté par l'autorité territoriale sur les mesures de nature à améliorer l'hygiène générale des locaux, la prévention des accidents et des maladies professionnelles et l'éducation sanitaire.*

Le service de médecine préventive a pour mission d'éviter toute altération de l'état de santé des agents du fait de leur travail, notamment en surveillant les conditions d'hygiène du travail, les risques de contagion et l'état de santé des agents. A cet effet, les agents font l'objet d'une surveillance médicale et sont soumis à un examen médical au moment de l'embauche ainsi qu'à un examen médical périodique dont la fréquence est fixée par décret en Conseil d'Etat. »

Article 108-2 de la Loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale.

► Code du travail

- « *L'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs. (...)* »

Article L. 4121-1 du code du travail (ancien article L. 230-2 – 1^{er} alinéa du code du travail).

- « *L'employeur met en œuvre les mesures prévues à l'Article L4121-1 sur le fondement des principes généraux de prévention suivants :*

1° Eviter les risques ;

2° Evaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;

3° Combattre les risques à la source ;

4° Adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail et de production, en vue notamment de limiter le travail monotone et le travail cadencé et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé ;

5° Tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;

6° Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;

7° Planifier la prévention en y intégrant, dans un ensemble cohérent, la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants, notamment les risques liés au harcèlement moral, tel qu'il est défini à l'Article L1152-1 ;

8° Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle ;

9° Donner les instructions appropriées aux travailleurs. »

Article L. 4121-2 du code du travail (ancien article L. 230-2 – 2^{ème} alinéa du code du travail).

► Code de la route

- Article R. 121-1 : « Le fait pour tout employeur, hormis l'employeur des conducteurs de véhicules d'intérêt général dans les cas nécessités par l'urgence de leur mission, de donner, directement ou indirectement, à un de ses salariés chargé de la conduite d'un véhicule de transport routier de personnes ou de marchandises des instructions incompatibles avec le respect des vitesses maximales autorisées par le présent code est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe. »

- Art. R. 121-3 : « Le fait, pour tout employeur, de donner, directement ou indirectement, à un salarié des instructions incompatibles avec le respect des dispositions des articles R. 312-2, R. 312-3 et R. 312-4 relatives aux limites de poids des véhicules de transport routier de personnes ou de marchandises, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe. »

► Code pénal

- Art. 221-6 : « Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sé-

curité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45000 euros d'amende. En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75000 euros d'amende. »

► B – Responsabilités du conducteur

Le conducteur a une obligation générale de veiller à sa propre sécurité et à celle d'autrui. Il doit en outre respecter les codes en vigueur ainsi que les règlements ou consignes propres à la collectivité lorsqu'il utilise un véhicule de service pour ses déplacements. Comme l'autorité territoriale, l'agent doit obéir à un droit bicéphale.

► Droit public

- « Tout fonctionnaire, quel que soit son rang dans la hiérarchie, est responsable de l'exécution des tâches qui lui sont confiées. Il doit se conformer aux instructions de son supérieur hiérarchique, sauf dans le cas où l'ordre donné est manifestement illégal et de nature à compromettre gravement un intérêt public.

Il n'est dégagé d'aucune des responsabilités qui lui incombent par la responsabilité propre de ses subordonnés. »

Article 28 de la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligation des fonctionnaires.

- « (...) [Les adjoints techniques territoriaux] peuvent également assurer la conduite de véhicules, dès lors qu'ils sont titulaires du permis de conduire approprié en état de validité. Ils ne peuvent toutefois se voir confier de telles missions qu'après avoir subi avec succès les épreuves d'un examen psychotechnique, ainsi que des examens médicaux appropriés. Un arrêté du ministre chargé des collectivités territoriales fixe les conditions dans lesquelles ont lieu ces examens. (...) »

Article 3 du décret n°2006-1691 du 22 décembre 2006 portant statut particulier du cadre d'emplois des adjoints techniques territoriaux.

➤ Code du travail

- « Conformément aux instructions qui lui sont données par l'employeur, dans les conditions prévues au règlement intérieur pour les entreprises tenues d'en élaborer un, il incombe à chaque travailleur de prendre soin, en fonction de sa formation et selon ses possibilités, de sa santé et de sa sécurité ainsi que de celles des autres personnes concernées par ses actes ou ses omissions au travail.

Les instructions de l'employeur précisent, en particulier lorsque la nature des risques le justifie, les conditions d'utilisation des équipements de travail, des moyens de protection, des substances et préparations dangereuses. Elles sont adaptées à la nature des tâches à accomplir.

Les dispositions du premier alinéa sont sans incidence sur le principe de la responsabilité de l'employeur. »

Article L. 4122-1 du code du travail (ancien article L. 230-3 et L. 230-4 du code du travail).

➤ Code de la route

- Article L. 121-1 : « Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule.

Toutefois, lorsque le conducteur a agi en qualité de préposé, le tribunal pourra, compte tenu des circonstances de fait et des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes de police prononcées en vertu du présent code sera, en totalité ou en partie, à la charge du commettant si celui-ci a été cité à l'audience. »

➤ Aptitude médicale

- « (...) [la demande du permis de conduire] doit comporter la déclaration sur l'honneur que le candidat n'est pas atteint, à sa connaissance, d'une infirmité d'un ou de plusieurs membres, d'une affection susceptible d'être incompatible avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire, ou susceptible de donner lieu à la délivrance d'un permis de conduire de durée de validité limitée. (...) »

Article 1.1, 4^{ème} alinéa de l'arrêté du 8 février 1999 relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire.

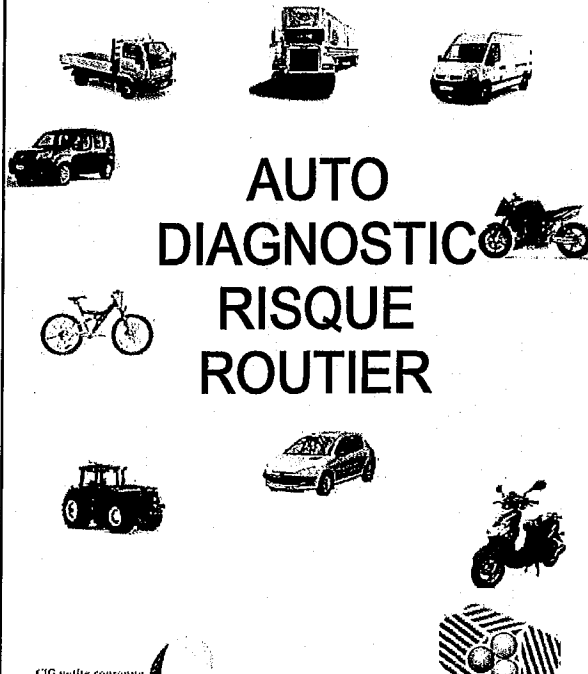
- « Sont soumis à un examen médical périodique :

Les candidats ou conducteurs titulaires du permis de conduire les véhicules des catégories C, D, E (B), E (C) et E (D) (...) ainsi que du permis de la catégorie B valable pour la conduite (...), des véhicules affectés à des opérations de ramassage scolaire ou des véhicules affectés au transport public des personnes, (...) »

Article 2.3.1 de l'arrêté du 8 février 1999 relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire.



Présentation du guide d'autodiagnostic



AUTO DIAGNOSTIC RISQUE ROUTIER

ETAT DES LIEUX DU RISQUE ROUTIER																													
Nom de la collectivité :																													
Effectif de la collectivité :																													
Nombre d'agents effectuant des missions à l'aide d'un véhicule :																													
Activités concernées :																													
☐ Appariteurs ☐ Régisseurs ☐ Communication/ relations publiques ☐ Informatique ☐ Bibliobus ☐ Spectacle ☐ Ecoles de musique, de danse ☐ Ecoles maternelles et élémentaires, crèches collectives, familiales, haltes-garderies ☐ Auxiliaires de puériculture ☐ Assistantes maternelles ☐ ATSEM ☐ Centres de loisirs (colonies de vacances) ☐ Jeunesse (maison des étudiants) ☐ Etablissements de loisirs (piscines, patinoires...) ☐ Police municipale ☐ Garde champêtres ☐ Gardiennage	☐ Aides à domicile (aides ménagères, assistantes sociales...) ☐ Environnement (serres, parcs, jardins, espaces verts et paysages) ☐ Propreté-collectivité ☐ Station d'épuration ☐ Déchetterie ☐ Incinérateur ☐ Abattoirs ☐ Imprimerie, reprographie ☐ Réseaux (Eau potable / usée / pluviale, énergie et télécommunication) ☐ Encadrement services techniques ☐ Eclairage public ☐ Voirie ☐ Entretien paysage ☐ Fêtes et cérémonies ☐ Pénitence funéraire ☐ Urbanisme ☐ Bureaux d'étude ☐ Garage municipaux ☐ Magasins	☐ Menuiserie ☐ Plomberie ☐ Serrurerie ☐ Electricité ☐ Maçonnerie ☐ Peinture ☐ Vitrerie ☐ Cuisine centrale scolaire ☐ Enseignement ☐ Ramassage scolaire ☐ Santé du personnel ☐ Santé publique ☐ Vaccination ☐ Salubrité publique (hygiène des logements) ☐ Bâtiments et infrastructures ☐ Autres (merci de préciser):																											
<table border="1"><thead><tr><th>TYPE DE VEHICULES</th><th>NOMBRE</th><th>TOTAL KM ANNUELS</th></tr></thead><tbody><tr><td>Véhicules légers</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Véhicule 9 places</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Véhicules utilitaires légers (inf. ou égal à 3,5t)</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Poids lourds</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Transports en commun</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2 roues motorisées</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2 roues non motorisées</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Attelage, remorque</td><td></td><td></td></tr></tbody></table>			TYPE DE VEHICULES	NOMBRE	TOTAL KM ANNUELS	Véhicules légers			Véhicule 9 places			Véhicules utilitaires légers (inf. ou égal à 3,5t)			Poids lourds			Transports en commun			2 roues motorisées			2 roues non motorisées			Attelage, remorque		
TYPE DE VEHICULES	NOMBRE	TOTAL KM ANNUELS																											
Véhicules légers																													
Véhicule 9 places																													
Véhicules utilitaires légers (inf. ou égal à 3,5t)																													
Poids lourds																													
Transports en commun																													
2 roues motorisées																													
2 roues non motorisées																													
Attelage, remorque																													

2 / 8

EVALUER VOTRE GESTION DU PARC

Quelles est votre pratique en matière de choix des véhicules, de choix des équipements et de maintenance de la flotte ?

	OUI	NON
L'utilisation de véhicule personnel dans le cadre de trajets professionnels est-elle interdite ou contrôlée ?	☐	☐
Considérez-vous que votre parc est un vecteur important de votre politique d'image ?	☐	☐
Votre parc de véhicules est-il dans un bon état général ?	☐	☐
Les véhicules utilisés pour le compte de la collectivité sont-ils adaptés au type de mission ?	☐	☐
Tous les véhicules sont-ils dotés des équipements de sécurité (gilets réfléchissants, triangle de signalisation, boîte de secours, extincteurs, ampoules de rechange ...) ?	☐	☐
Tous les véhicules sont-ils dotés d'équipement de sécurité passive (ABS, climatisation, vitres électriques...) ?	☐	☐
Et les véhicules utilitaires de dispositifs spécifiques (dispositif ESC/ESP de contrôle de stabilité, témoin de surcharge) ?	☐	☐
Tous les véhicules sont-ils dotés d'équipement de sécurité passive (ABS, airbags, climatisation...) ?	☐	☐
Tous les véhicules sont-ils équipés de régulateurs de vitesse ?	☐	☐
Le parc fait-il l'objet de contrôles périodiques obligatoires et d'un suivi ?	☐	☐
Existe-t-il un carnet de suivi de l'entretien du véhicule ?	☐	☐
Existe-t-il des critères de remplacement des véhicules ?	☐	☐
La gestion de votre flotte et son entretien font-ils l'objet d'un suivi et d'une vérification par la collectivité elle-même ?	☐	☐
Avez-vous mis en place des mesures pour assurer un transport sans risque des charges, matériaux et outils (aménagement, répartition des charges, arrimage...) ?	☐	☐



EVALUER VOTRE GESTION DES DEPLACEMENTS

Quelles mesures avez-vous prises pour éviter, réduire ou organiser les déplacements de vos collaborateurs ?

	OUI	NON
Le temps de conduite est-il considéré comme un temps de travail ?	☐	☐
Le temps quotidien de conduite est-il limité par l'autorité ?	☐	☐
Connaissez-vous le kilométrage effectué par les agents et les différents services ?	☐	☐
Avez-vous mis en place un système de communication évitant ou réduisant les déplacements (messagerie électronique, vidéoconférence, audioconférence...) ?	☐	☐
Au-delà d'une certaine distance, les agents sont-ils encouragés à se déplacer par d'autres moyens (transports en commun) ?	☐	☐
Les tournées sont-elles organisées dans le souci de rationaliser les parcours et de limiter les kilomètres parcourus ?	☐	☐
Avez-vous mis en place une organisation qui évite d'effectuer des missions dans l'urgence ?	☐	☐
La collectivité a-t-elle défini un temps maximum de conduite journalière et/ou une distance kilométrique maximum à ne pas dépasser en une journée ?	☐	☐
La collectivité encourage-t-elle les conducteurs à emprunter les autoroutes pour leurs déplacements (formations, missions...) ?	☐	☐
La collectivité dispose-t-elle de moyens de préparation des missions en prenant en compte les itinéraires, les horaires, la circulation, la météo, localisation précise, GPS, carte, accès internet... ?	☐	☐
Calculez-vous le temps de déplacement pour les missions afin de donner aux conducteurs le temps de conduire en toute sécurité ?	☐	☐
Une procédure a-t-elle été mise en place en cas d'imprévu, de retard ou de panne ?	☐	☐



EVALUER VOS BESOINS EN MATIERE DE COMMUNICATION ET LES MOYENS

Quelles règles et moyens avez-vous mis en place en terme de communication lors des déplacements ?

	OUI	NON
L'autorité territoriale est-elle sensibilisée au risque pénal en cas d'accident résultant de l'utilisation d'un moyen de communication professionnel par les agents (téléphone, talkie-walkie,...) ?.....	☐	☐
Avez-vous réalisé une étude de vos besoins de communication opérationnelle ?.....	☐	☐
L'usage du portable pendant la conduite dans le cadre d'une mission est-il interdit par la collectivité, même avec un kit mains libres?.....	☐	☐
Cette interdiction a-t-elle fait l'objet d'une campagne de sensibilisation auprès des salariés ?.....	☐	☐
L'encadrement a-t-il été sensibilisé à ses responsabilités pour interdire les appels entrants vers les agents pendant la conduite ?.....	☐	☐
Les contacts avec les agents en déplacement ont-ils fait l'objet d'une organisation particulière ?.....	☐	☐
Utilisez-vous les moyens alternatifs au téléphone pour l'envoi de données aux salariés en déplacement (fax, courriels, SMS,...) ?.....	☐	☐
Avez-vous mis en place une organisation adéquate pour limiter la nécessité de communiquer pendant les déplacements (fonction <i>dispatching</i> par exemple) ?.....	☐	☐



EVALUER VOS BESOINS EN MATIERE DE PREVENTION

Quelles règles avez-vous mises en place pour identifier les risques liés à la conduite professionnelle ?

	OUI	NON
Tous les agents conduisant ou susceptibles de conduire un véhicule dans le cadre professionnel sont-ils identifiés ?.....	☐	☐
Ces missions de conduite de véhicules figurent-elles à la fiche de poste ?.....	☐	☐
Le médecin de prévention est-il informé des missions de conduite de véhicules des agents ?.....	☐	☐
Avez-vous intégré le risque routier dans le Document Unique portant sur l'évaluation des risques professionnels de la collectivité.....	☐	☐
Avez-vous mené des actions spécifiques aux risques routiers (sensibilisation, communication, partenariat prévention routière...).....	☐	☐
Avez-vous sensibilisé vos conducteurs sur les dangers qu'entraîne la consommation d'alcool, de drogue ou de médicaments pour la conduite de véhicule ?.....	☐	☐
Des moyens d'auto évaluation de l'alcoolémie sont-ils à disposition des personnels (éthylotest).....	☐	☐
Avez-vous communiqué sur les risques de la fatigue au volant ?.....	☐	☐
TIREZ-VOUS DES ENSEIGNEMENTS DES ACCIDENTS ?		
Les constats transmis aux assurances sont-ils régulièrement analysés ?.....	☐	☐
Tous les accidents font-ils l'objet d'une enquête, d'un examen et d'un reporting dans l'équipe pour en comprendre et analyser les facteurs de risque ?.....	☐	☐
Les accidents font-ils l'objet d'un suivi précis et de comparaisons annuelles ?.....	☐	☐
Un responsable du plan de prévention du Risque Routier a-t-il été désigné dans la collectivité ?.....	☐	☐



EVALUER VOTRE GESTION DES COMPETENCES

Quels moyens avez-vous mis en place pour vérifier les compétences et les aptitudes de vos agents et quelles mesures avez-vous prises pour enrichir ces compétences ?

OUI NON

- La validité des permis de conduire de vos agents est-elle périodiquement contrôlée ? ☐ ☐
- L'obligation d'avoir son permis figure-t-elle dans le contrat de travail ou la fiche de poste des agents amenés à se déplacer pour raisons professionnelles ? ☐ ☐
- Votre médecin de prévention est-il informé des postes de travail nécessitant l'utilisation des véhicules ? ☐ ☐
- Les agents ayant un poste avec conduite de véhicule font-ils systématiquement l'objet d'une visite médicale d'embauche ? ☐ ☐
- Exigez-vous une surveillance médicale particulière pour les agents conduisant un véhicule ? ☐ ☐
- Des stages de formation post-permis sont-ils prévus dans le plan de formation de la collectivité ? ☐ ☐
- Une formation spécifique (type BSR) est-elle dispensée pour la conduite des 2 roues motorisés de - de 50cc aux agents ne possédant pas de permis de conduire ☐ ☐
- Une formation spécifique (type formation pratique) est-elle dispensée pour la conduite des 2 roues motorisés de 50 à 125cc aux agents ne possédant qu'un permis B le permettant ☐ ☐
- Une formation spécifique (type code de la route...) est-elle dispensée pour la conduite des 2 roues non motorisés aux agents ne possédant pas de permis de conduire ? ☐ ☐
- Une formation spécifique est-elle dispensée pour les utilisateurs de remorques (formation adaptée, permis EB) ? ☐ ☐
- Prévoyez-vous un audit de conduite et une formation éventuelle pour les nouveaux embauchés ? ☐ ☐



OBJET DE L'INSPECTION

Dans le cadre du programme d'inspection 2014, la collectivité Agglo-risk a missionné l'ACFI sur le risque routier des accidents qui se sont produits depuis deux ans.

L'objet de l'inspection est :

- De réaliser un état des lieux en se basant sur les documents d'analyse concernant les accidents et des éléments contenus dans le document unique de prévention.
- D'évaluer les actions déployées par les directions concernées concourant à une meilleure maîtrise du risque.

Sur cette base, des recommandations seront formulées par l'ACFI.

DIFFUSION

Madame la Présidente d'Agglo-risk,
Le conseiller de prévention d'Agglo-risk
Le centre de gestion

Documents associés	Référence	Version

	Fonction	Nom	Signature
Etabli par	ACFI (agent chargé de la fonction d'inspection)	M Boeuf	
vérifié par	ACFI (agent chargé de la fonction d'inspection)	M Karrot	

CIRCONSTANCES DE L'INSPECTION

La mission d'inspection est lancée par l'ACFI le 11 mars 2014. Il s'inscrit dans le programme d'inspection défini en début d'année avec l'agglomération Aggloisq.

Un assistant de prévention d'Aggloisq est associé à la démarche. Les directions concernées ont désignés des référents par courriel au mois de février.

Une réunion de lancement entre les différents interlocuteurs a lieu le 18 mars 2014 dans les locaux du centre administratif. Les conclusions de cet échange sont les suivantes :

- L'ACFI précise le cadre de son intervention. Son périmètre d'action concerne l'ensemble des agents concernés par le risque routier. Une attention particulière sera néanmoins portée sur les directions qui ont connu des accidents.

Il rappelle qu'il s'agit d'une mission d'inspection. L'ACFI examinera donc en premier lieu les documents cadres de la prévention (le document unique de prévention, les registres santé et sécurité au travail...) puis prendra note des propositions de l'encadrement, et le cas échéant formulera un avis.

- L'ensemble des agents présents s'accordent à dire que le risque routier doit être considéré comme significatif. Certains trajets sont considérées comme critiques (route d'Aggloisq à Villerisq) et ce d'autant plus si les conditions météorologiques sont défavorables (neige, forte pluie, brouillard...)

- Si ce risque est considéré comme important, les mesures de prévention restent limitées.

- L'ACFI ressent une forme de fatalisme chez le conseiller de prévention. Il met en exergue certains comportements déviants d'agents d'Aggloisq qui restent plus difficiles à maîtriser que ceux des agents des entreprises extérieures, pour qui l'application de mesures coercitives est plus facile à mettre en oeuvre. Les comportements identifiés comme dangereux d'agents d'Aggloisq font parfois l'objet d'un rappel oral mais ne sont pas suivi de faits même si ceux sont répétés. L'utilisation du téléphone portable au volant est une pratique banalisée. Certains directeurs reprochent à leurs agents de ne pas répondre au téléphone immédiatement.

- La discussion fait apparaître les difficultés d'échange entre la Direction des ressources humaines et les autres directions sur la prévention des risques professionnels.

INTERLOCUTEURS ET DOCUMENTATION

Les personnes entendues au cours de cette inspection sont les suivantes :

Fonction	Date	Remarques
L'assistant de prévention d'Aggloisq	18.03.2014	Réunion de lancement
Le responsable du service entretien		
Le préventeur du service entretien		
Le responsable du service développement durable		

Les documents réunis en vue de l'inspection sont les suivants¹ :

Document	Emetteur	Remis le	Remarques
Arbre des causes de l'accident	Conseiller de prévention	11.03.2014	Transmis par courriel
Extrait de l'évaluation des risques professionnels – service maintenance	Direction aménagement du territoire	18.03.2014	Remis lors de la réunion de lancement
Extrait de l'évaluation des risques professionnels – service développement durable	Direction de l'aménagement du territoire	27.03.2014	Transmis par courriel après relance
Bilan des registres santé sécurité au travail 2010 à 2013	Assistant de prévention	11.03.2014	Transmis par courriel

¹ Les échanges de courriels et de courriers ne sont pas nécessairement considérés dans ce tableau qui ne concerne que les documents d'ordre techniques et administratifs.

ETAT DES LIEUX

Les constats figurants ci-dessous résultent de l'examen des documents échangés.

Analyse de l'accident du 27.09.2013

Compte tenu de sa gravité potentielle, cet accident a donné lieu à une information au CHSCT le 30 septembre 2013. Un arbre des causes a été constitué le 3 octobre 2013.

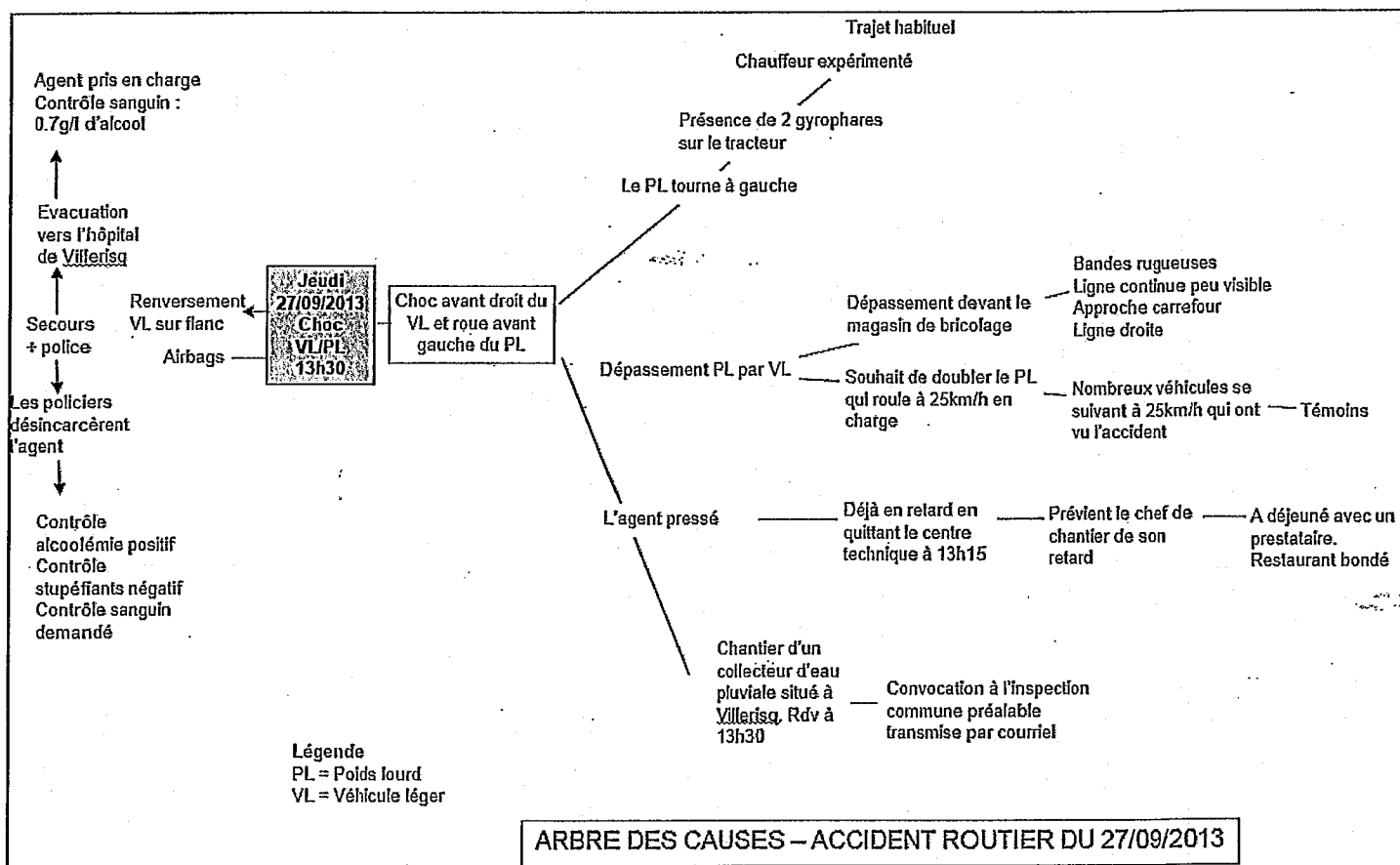


Figure 1 : arbre des causes – accident routier du 27/09/2013

Le conseiller de prévention a réalisé l'analyse de cet accident. Cette analyse est efficace et s'attache à remonter aux causes profondes de l'accident. Elle intègre les facteurs humains et organisationnels. L'agent accidenté, technicien au service entretien, a pu reprendre le travail le 16 décembre 2013 après une longue convalescence. Il a été reçu par son responsable de service et par son directeur. L'assistant de prévention indique qu'aucune action n'a été engagée suite à cet accident.

Analyse de l'accident du 26.12.2013

Cet accident a donné lieu à une analyse. Celle-ci n'a pas été formalisée sous la forme d'un arbre des causes. La discussion avec le conseiller de prévention fait apparaître les éléments suivants :

- L'agent, chargé de l'agenda 21 au sein du service développement durable² a eu un accident de la route le 26 décembre 2013 en se rendant à son bureau. Il était seul au volant
- L'agent était en communication téléphonique avec son directeur. Il n'utilisait pas de kit mains libres
- L'agent a raté un virage et s'est retrouvé sur le bas-côté.
- L'agent a été désincarcéré par la Police et envoyé à l'hôpital de Villerisq. Les contrôles alcoolémiques et stupéfiants se sont révélés négatifs
- L'accident est en arrêt de travail de longue durée. Son retour est programmé en mai 2014. Une analyse de cet accident en sa compagnie sera réalisée à ce moment-là.
- Une information au CHSCT a été réalisée le 27.12-2013

3 accidents sans arrêts lors de déplacements routiers sont comptabilisés dans le bilan des accidents 2013 de la collectivité.

² Direction de l'aménagement du territoire

Document unique – évaluation des risques professionnels

Les évaluations des risques professionnels sont réalisées par des préventeurs rattachés directement aux directions concernées. Des points particuliers concernent le risque routier. Le tableau ci-dessous en dresse la synthèse :

	Direction des services techniques	Direction de l'aménagement du territoire
Nombre d'unités de travail concernées par le risque routier	10 unités de travail concernées (88 agents). Des niveaux d'Indice de Risque allant de moyen à significatif	3 unités de travail (38 agents) avec un niveau d'Indice de risque moyen
Date des évaluations	Entre janvier et mai 2011	2012 pour 2 unités 2009 pour le service développement durable
Principales situations d'exposition décrites en lien avec la route centrale.	Certaines mentionnées plusieurs fois : Route entre Agglorisk et Villerisk : Circulations de poids lourds – Route endommagée – dangereuse en hiver Sortie du centre technique (mauvaise visibilité)	-
Plan d'actions	Gestion par fiche d'action en lien avec le système qualité Pas de fiche sur ce sujet	Aucune action remontée

- L'EvRP de la direction des services techniques apporte des enseignements intéressants sur les risques liés à la route reliant Villerisk et Agglorisk plus largement sur le risque routier.
- Les évaluations des deux directions sont anciennes (entre 2009 et 2011). Ceci constitue une non-conformité réglementaire car l'article R4121-2 du code du travail indique que « la mise à jour du document unique d'évaluation des risques est réalisée :
 - 1° Au moins chaque année,
 - 2° Lors de toute décision d'aménagement important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail,
 - 3° Lorsqu'une information supplémentaire intéressant l'évaluation d'un risque dans une unité de travail est recueillie. » Une mise à jour du document aurait dû être réalisée suite à aux deux accidents qui peuvent être considérés comme des événements significatifs.

Autres documents

➤ Registres santé et sécurité au travail

L'ACFI a étudié les bilans des registres des 4 dernières années.

- 4 éléments concernant le risque routier sont mentionnés. Ils sont tous en relation avec l'accès au centre technique et la mauvaise visibilité notamment pour sortir du parking. Les registres ont été clos suite aux travaux d'aménagements réalisés à la sortie du parking du centre technique.
- La route Villerisk/Agglorisk n'est pas identifiée comme un élément critique.

➤ Entreprises extérieures intervenant sous plan de prévention

L'ACFI a analysé les documents suivants :

- le cahier hygiène et sécurité d'Agglorisk (pièce contractuelle transmise lors de la publication des marchés). Le risque routier y fait l'objet d'un chapitre dédié. Agglorisk demande aux agents des entreprises extérieures une conduite exemplaire au volant. Aucun manquement ne sera toléré. Un renvoi est fait vers le Cahier des Clauses Administratives Particulières (CCAP)
- le CCAP précise les différentes pénalités au chapitre 6. Les pénalités en cas de manquements aux règles d'hygiène et de sécurité y sont répertoriées.

ACTIONS DÉPLOYÉES

Les constats figurants ci-dessous résultent de l'examen des documents échangés et de visites sur le terrain entre mars et juin 2014.

Aucune action concernant le risque routier ne figure au plan d'action du document unique de prévention. Pourtant des initiatives ont été déployées notamment par la direction des services techniques.

- Des travaux récents pour améliorer la visibilité en sortie du centre technique
- Des campagnes de sensibilisation ont été organisées par la Direction des services techniques en collaboration avec la prévention routière en novembre 2008 et septembre 2012. Quelques agents d'autres directions d'Agglorisq ont pu y participer (cf le journal du personnel)

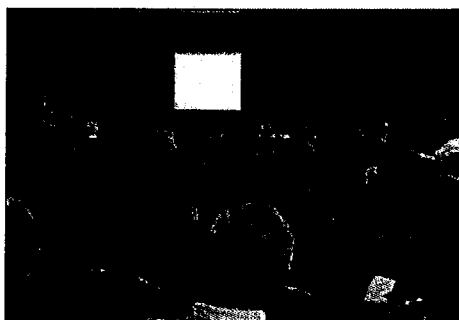


Figure 2 : Journée Prévention Routière pour le personnel technique – 13 septembre 2012

Pour faciliter les échanges entre encadrants et agents, la direction des services techniques souhaite mettre en place prochainement des quarts d'heure sécurité. Le risque routier pourrait être un sujet abordé lors de ces quarts d'heure.

Les actions proposées par la direction des services techniques concourent à une meilleure maîtrise du risque routier. Elles gagneront à être mieux partagées entre l'ensemble des directions pour une meilleure synergie.

CONCLUSIONS DE L'INSPECTION

La circulation sur le territoire d'Agglorisk est considérée comme accidentogène. Les propositions d'actions, les résultats de l'EvRP, l'accidentologie ainsi que les échanges avec les différents interlocuteurs en apportent des éléments de justification.

Propositions d'actions :

A ce jour, des actions ont été engagées par la direction des services techniques (sensibilisations, travaux...) mais restent limitées. L'ACFI note les points suivants :

- Le risque routier est une problématique commune à l'ensemble des directions. Les propositions d'actions ne font pas l'objet de partage. Une concertation plus importante est nécessaire entre la DRH des directions. Ce travail collectif doit permettre de faire des économies d'échelle, et de faire profiter les autres directions des bonnes pratiques déployées localement.
- Les mesures proposées n'abordent que le levier technique. Les discussions avec le conseiller de prévention et l'encadrement, ainsi que l'analyse de l'accident routier du 27/09/2013 montrent des marges de manoeuvre importantes en matière de facteurs humains et organisationnels qui gagneraient à être utilisées. Même si des campagnes de sensibilisations ont été menées par la direction des services techniques en lien avec la prévention routière, l'ACFI a ressenti une forme de fatalisme de la part des référents vis-à-vis de comportements déviants d'agents dans des véhicules d'Agglorisk. En effet, ceux-ci ne donnent pas toujours lieu à des actions efficaces de la part du management. Les quarts d'heure sécurité que souhaite déployer prochainement la direction des services technique est une opportunité pour échanger sur ce sujet et rappeler quelques règles. Ce travail gagnera à être élargi aux autres directions concernées.

L'Evaluation des Risques Professionnels :

Les EvRP des deux directions sont caducs (réalisés entre 2009 et 2012). Ceci ne respecte pas les dispositions prévues par le code du travail constituant un risque juridique significatif notamment en cas d'accident. Les deux accidents, compte tenu de leur gravité, auraient mérité une mise à jour du document unique de la direction.

Les EvRP identifient des situations d'expositions dangereuses sur le risque routier. Certaines donnent lieu à un indice de risque significatif. L'absence de communication d'un plan d'action ne permet pas de juger de la pertinence des mesures proposées.

Les suites données aux deux accidents :

L'accident routier de l'agent des services techniques a fait l'objet d'une analyse approfondie et efficace. Pour autant, ceci n'a pas donné lieu à des actions correctives. L'agent a été reçu par sa hiérarchie (N+1 et N+2). Aucune procédure de sanction n'a été engagée.

L'accident routier de l'agent de la direction de l'aménagement du territoire n'a pas donné lieu à des actions concrètes. La direction souhaite attendre le retour de l'agent pour analyser plus en profondeur les causes de l'accident.

MESURES RECOMMANDÉES

Les mesures recommandées par les ACFI portent exclusivement sur les constats réalisés au périmètre de la mission elle-même, considérant qu'il s'agit de mesures de prévention que les entités concernées pourraient mettre en œuvre sur la base d'une analyse de risque plus approfondie et dans le cadre de la gestion des priorités de leur plan d'action sécurité.

Mesures générales intéressant Agglorisk :

Le territoire d'Agglorisk s'étend sur plusieurs communes. Cela induit de nombreux déplacements routiers. Il apparaît pertinent de conduire une réflexion transversale sur cette problématique qui pourrait déboucher sur un plan d'action intégrant l'organisation, les déplacements, les moyens et la gestion des ressources humaines. Des pistes de réflexion existent en lien avec les principes généraux de prévention³.

- Développer des technologies de communication dans le cadre du schéma directeur informatique (visio ou audio conférence, courriels) contribuant à limiter les déplacements et donc les risques correspondants.
- Supprimer les trajets inutiles par une préparation accrue des chantiers.
- Réfléchir à la gestion des urgences et des retards.
- Recourir aux transports collectifs.
- Organisation : regrouper des rendez-vous ou des réunions.
- Préciser la ligne de conduite pour la communication pendant les déplacements (Interdire l'utilisation du téléphone au volant, privilégier des communications quand le véhicule est à l'arrêt, renvoyer automatiquement les appels sur une messagerie quand l'agent est au volant...).
- Utiliser les sources d'informations collectées par le pôle logistique pour détecter les comportements dangereux (contraventions, accidents routiers, lien avec les assurances...).

Mesures intéressant les directions au titre du management de la sécurité :

Lutter contre les comportements dangereux. Rappeler les règles de sécurité. Contrôler leur bonne application.

Mesures intéressant la Direction des services techniques et la Direction de l'aménagement du territoire

- Mettre à niveau l'évaluation des risques professionnels pour les unités de travail qui n'ont pas fait l'objet d'une révision.
- Optimiser le travail en commun sur la prévention des risques professionnels par des points d'étapes réguliers. La légitimité du conseiller de prévention, placé à la DRH, doit être réaffirmée.

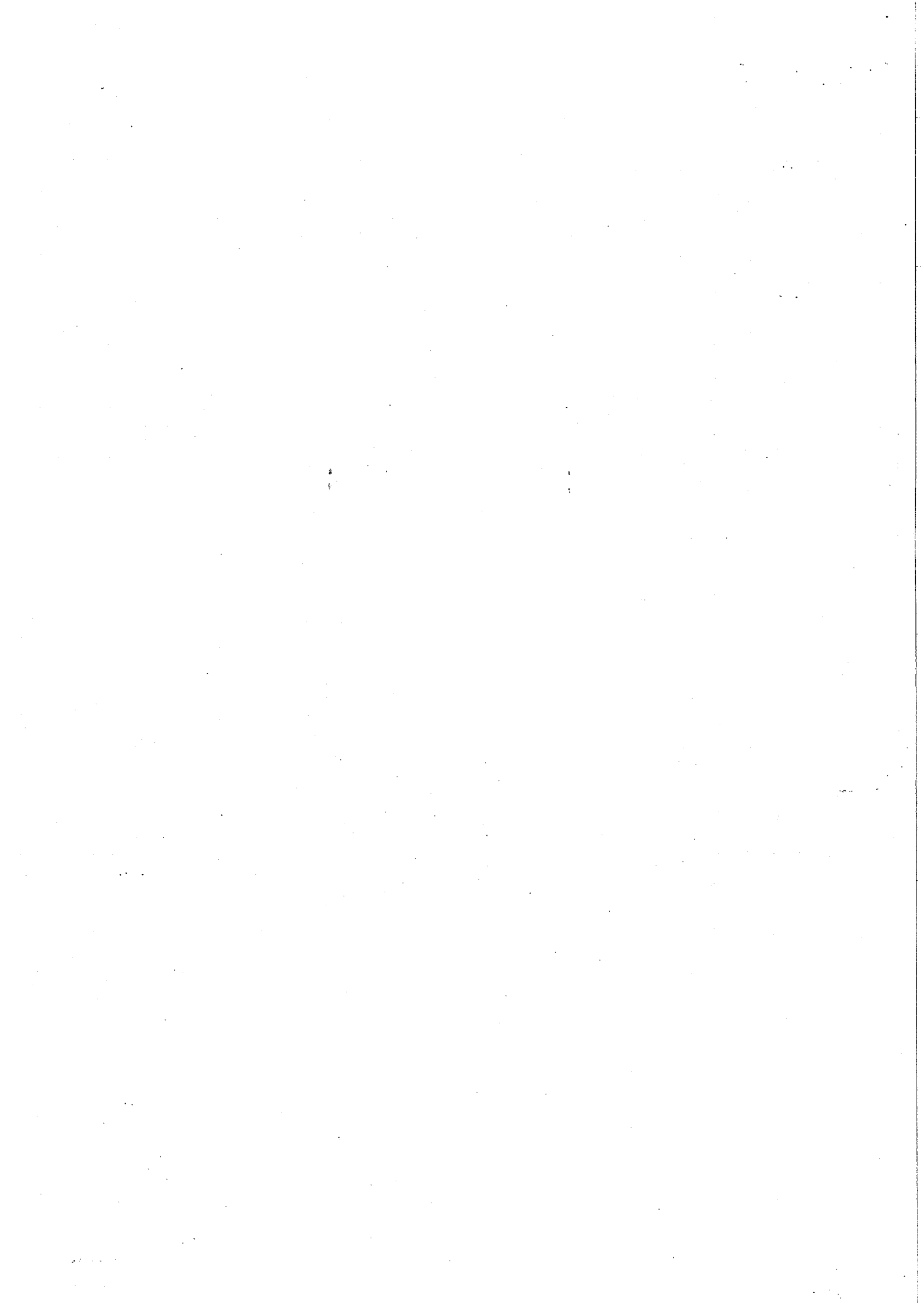
Mesures intéressant spécifiquement la Direction des Services techniques

- Tirer les enseignements de l'accident routier du 27.09.2013

Mesures intéressant spécifiquement la Direction de l'aménagement du territoire

- Tirer les enseignements de l'accident routier du 26.12.2013 sans attendre le retour de l'agent

³ Elles sont susceptibles de concourir aussi à une diminution du bilan carbone.



CONCOURS INTERNE - INGENIEUR - SESSION 2015

SUJET MARTINIQUE

EPREUVE DE PROJET

SPECIALITE : PREVENTION ET GESTION DES RISQUES

OPTION : Sécurité du travail

Vous trouverez un fichier unique avec le sujet (commande + dossier) en PDF

Le cas échéant, une feuille blanche sera rajoutée à la fin du dossier documentaire une fois que le sujet sera assemblé **si jamais la dernière page qui apparaît au verso n'était pas une feuille blanche.**

Contact référent : Amélie BOURLIEUX – 01 56 96 87 64

MATERIEL A METTRE A DISPOSITION DU CANDIDAT PENDANT L'EPREUVE	MATERIEL DU CANDIDAT (convocation)	CONSIGNES DE REPROGRAPHIE	DOCUMENTS A RENDRE AVEC LA COPIE
Brouillon A4	Tronc commun : matériel d'écriture (stylo, règle graduée, crayon papier, gomme...), un ôte agrafes, agrafeuse	Recto/verso NOIR ET BLANC Format A4	RAS