



Direction  
générale du travail

Service des relations et des  
conditions de travail  
SRCT

Sous-direction des conditions de  
travail, de la santé et de  
la sécurité au travail  
CT

**Bureau des équipements et  
des lieux de travail  
CT 3**

39 - 43, Quai André Citroën  
75902 Paris Cedex 15

Secrétariat : 01 44 38 26 80  
Télécopie : 01 44 38 27 15

Services d'informations  
du public :  
internet : [www.travail.gouv.fr](http://www.travail.gouv.fr)

## Synthèse des résultats de la campagne nationale de contrôle sur les risques routiers professionnels

### I. Contexte

Les accidents routiers liés au travail sont la première cause de mortalité des accidents du travail. Le risque routier représente plus de 57% de l'ensemble des décès reconnus par la sécurité sociale en terme d'accidents de travail. Cette statistique inclut aussi bien les accidents de trajet que ceux liés aux missions des salariés.

C'est dans ce contexte que le risque routier professionnel, au travers du plan santé au travail (PST 2), est inscrit comme une priorité du ministère du travail dont l'objectif principal est la baisse de la sinistralité routière professionnelle et celle des atteintes à la santé des salariés affectés à la conduite de véhicules dans le cadre professionnel. La campagne de contrôle de l'Inspection du travail s'inscrit dans le cadre des réflexions conduites au sein du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, telles que celles portant sur le véhicule utilitaire léger (VUL) ou la prise en compte du risque « trajet » ou la démarche d'analyse de l'activité de conduite faisant partie intégrante de l'activité de travail

Compte tenu des orientations fixées par le CISR du 18 février 2010 et confirmées par celui du 11 mai 2011, le ministère du travail a assuré le lancement d'une campagne nationale de l'inspection du travail relative au risque routier professionnel, inscrite dans le cadre du PST2 et réalisée en partenariat avec la Délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR), le ministère de l'agriculture et de l'agroalimentaire (MAA), la caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), la caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA), la caisse de retraite des collectivités locales (CNRACL) et l'institut national de recherche en sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles (INRS).

## II. Organisation nationale de la campagne

### 2.1 Objectifs des contrôles en entreprise

Cette campagne s'est déroulée sur trois mois, du 1er avril au 30 juin 2011. Centrée sur les déplacements professionnels au cours des missions, la campagne fixait les principaux objectifs suivants aux services d'inspection du travail :

- Améliorer la prévention du risque routier professionnel et sensibiliser les entreprises aux outils existants (plan de prévention intégré dans le document unique d'évaluation des risques professionnels, guides de bonnes pratiques...).
- Veiller au respect des obligations des entreprises dans le domaine du risque routier (choix des modes de déplacement les plus adaptés, entretien régulier des véhicules, management des déplacements intégrant des temps de repos, ...).
- Vérifier les obligations de prise en compte du risque « mission » dans le cadre du document unique d'évaluation assorti d'un plan d'action sur la prévention du risque routier.

### 2.2 Activités contrôlées

Les secteurs et activités concernés par la campagne :

- Le BTP
- La maintenance
- L'agriculture
- Les entreprises paysagistes et d'entretiens des espaces verts.

Outre qu'ils se caractérisent par un taux d'accidents routiers significatifs, ces secteurs se distinguent aussi par l'utilisation d'un parc important de véhicules utilitaires légers (notamment dans le BTP et les entreprises paysagistes et d'entretiens des espaces verts) ou par des temps d'intervention relativement courts, des déplacements étendus (y compris la nuit), des cumuls d'intervention programmées ou inopinées (secteur de la maintenance, en particulier).

### 2.3 Préparation et organisation des contrôles

Au plan national, un groupe de travail associant les partenaires de la campagne (cf point I) et également les représentants de la Direction Générale du Travail, les agents de l'inspection du travail et les ingénieurs de prévention des DIRECCTE a élaboré les outils d'aide au contrôle.

Les questions ont été centrées sur la vérification de l'application des principes généraux de prévention et portaient également sur les principaux points de la réglementation relatifs à l'information et à la formation des salariés et aussi à la surveillance de la santé des travailleurs.

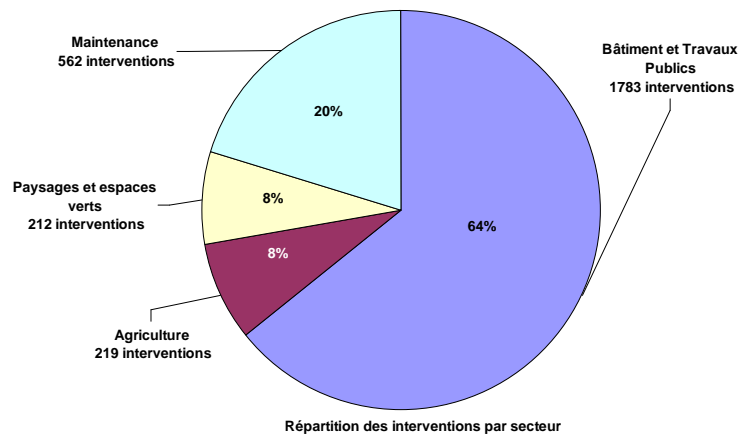
Outre ces travaux, un guide sur le risque routier professionnel et un module de formation ont été réalisés à la destination des agents de l'inspection du travail.

Un des premiers résultats de la campagne est donc d'avoir permis la mobilisation et l'outillage des services d'inspection du travail sur la question du risque routier professionnel, gage d'une action pérenne sur cette thématique.

### III. Résultats chiffrés

#### 3.1 Données générales de la campagne sur l'action de contrôle

Les services de l'inspection du travail ainsi que les agents des services de prévention des CARSAT/CRAM ont réalisé 2776 contrôles se répartissant de la manière suivante selon les secteurs :



On constate que les deux tiers des interventions de l'inspection du travail ont eu lieu dans le secteur du BTP (64%), le reste se répartissant entre la maintenance (20%), les espaces verts et l'agriculture (8% pour chacun).

D'une manière générale, les visites des agents de contrôle se sont concentrées essentiellement sur les très petites entreprises, dont l'effectif varie de 1 à 9 salariés (34%) et sur les petites et moyennes entreprises de 10 à 200 salariés (62%). Le taux de visites dans les grandes entreprises (+ de 200 salariés) reste faible (4%).

Pour 90% des entreprises, il s'agissait d'un premier contrôle spécifique au risque routier professionnel.

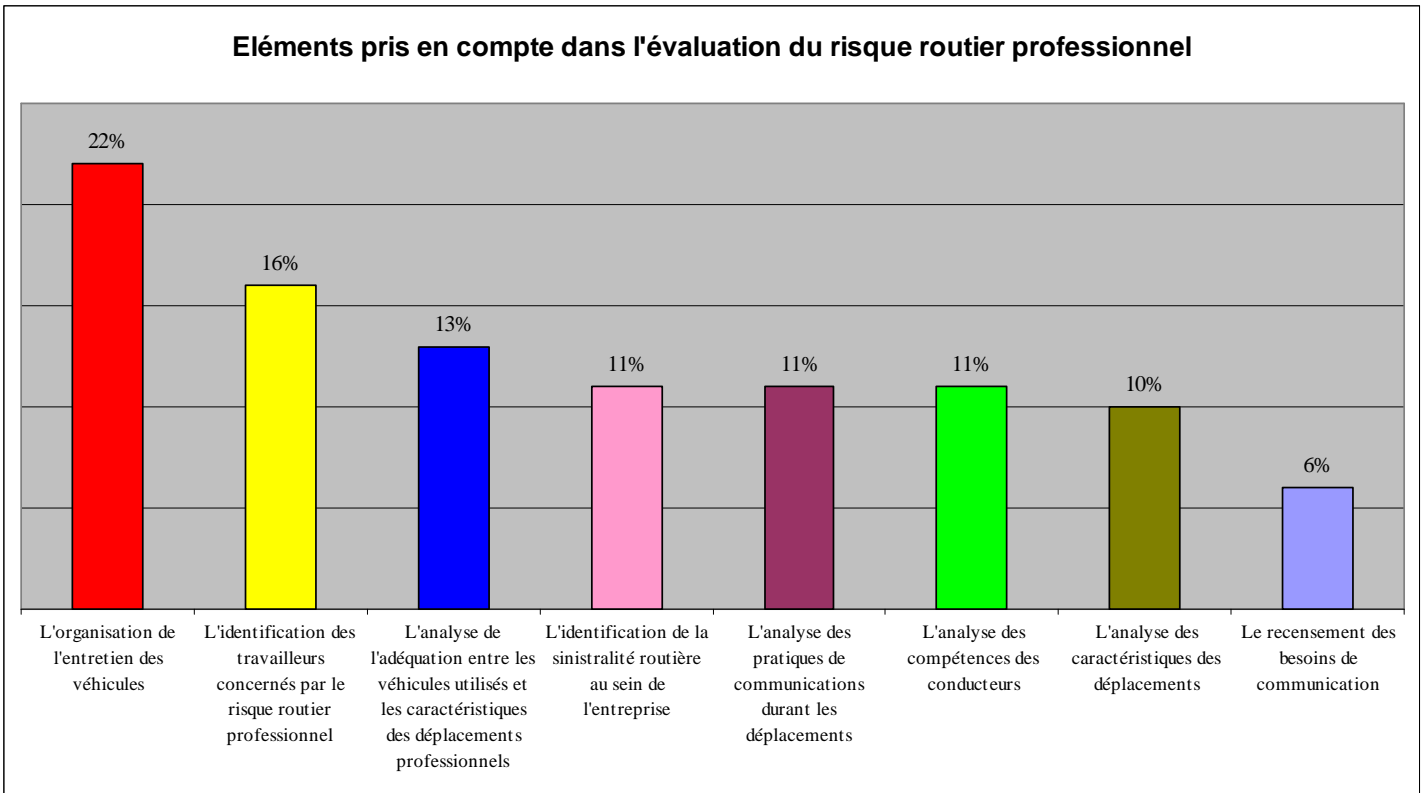
#### 3.2 Evaluation du risque routier professionnel au sein des entreprises

Ce contrôle permettait ainsi de s'assurer qu'une démarche d'évaluation du risque routier professionnel lié aux déplacements avait bien été menée au sein des entreprises et que celle-ci avait fait l'objet de la formalisation réglementaire à travers le DUER.

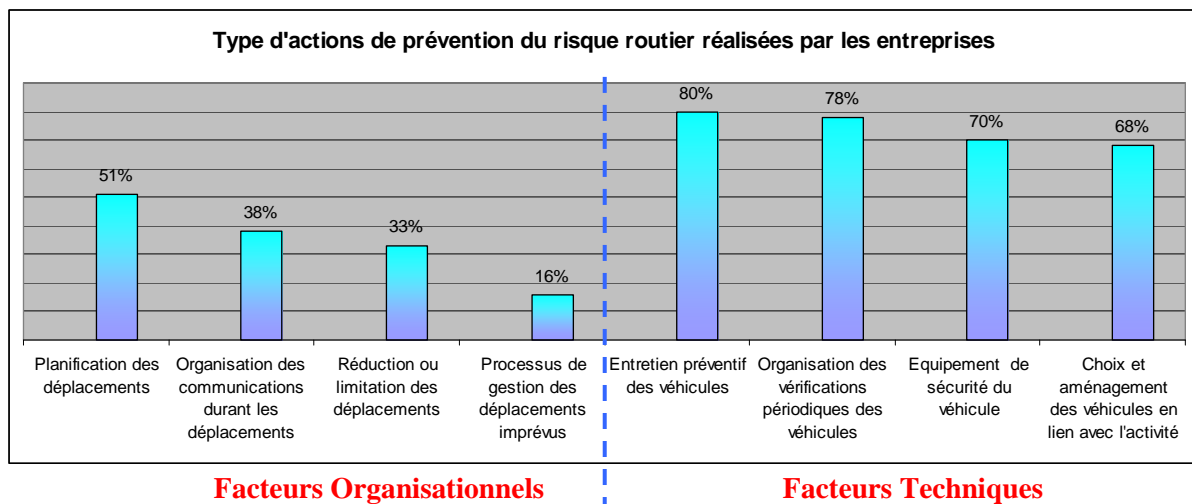
Sur la totalité des contrôles, on constat que seulement 50% des entreprises ont élaboré un document unique d'évaluation en adéquation avec les problématiques de risque routier ce qui s'avère être un résultat assez faible compte tenu du fait que dans les secteurs d'activité contrôlés le déplacement professionnel est l'une des activités quotidiennes.

Cependant, 44% des entreprises ont engagé des actions de prévention dans le domaine du risque routier.

Selon le nombre des réponses les principaux éléments pris en compte dans l'évaluation du risque routier sont les suivants :



Les constats montrent également que les actions pour prévenir le risque routier professionnel mises en place dans les établissements visités sont plutôt de nature technique (entretien du véhicule, vérifications périodiques, choix et aménagements des véhicules) qu'organisationnelle (gestion et organisation des déplacements ou des communications).

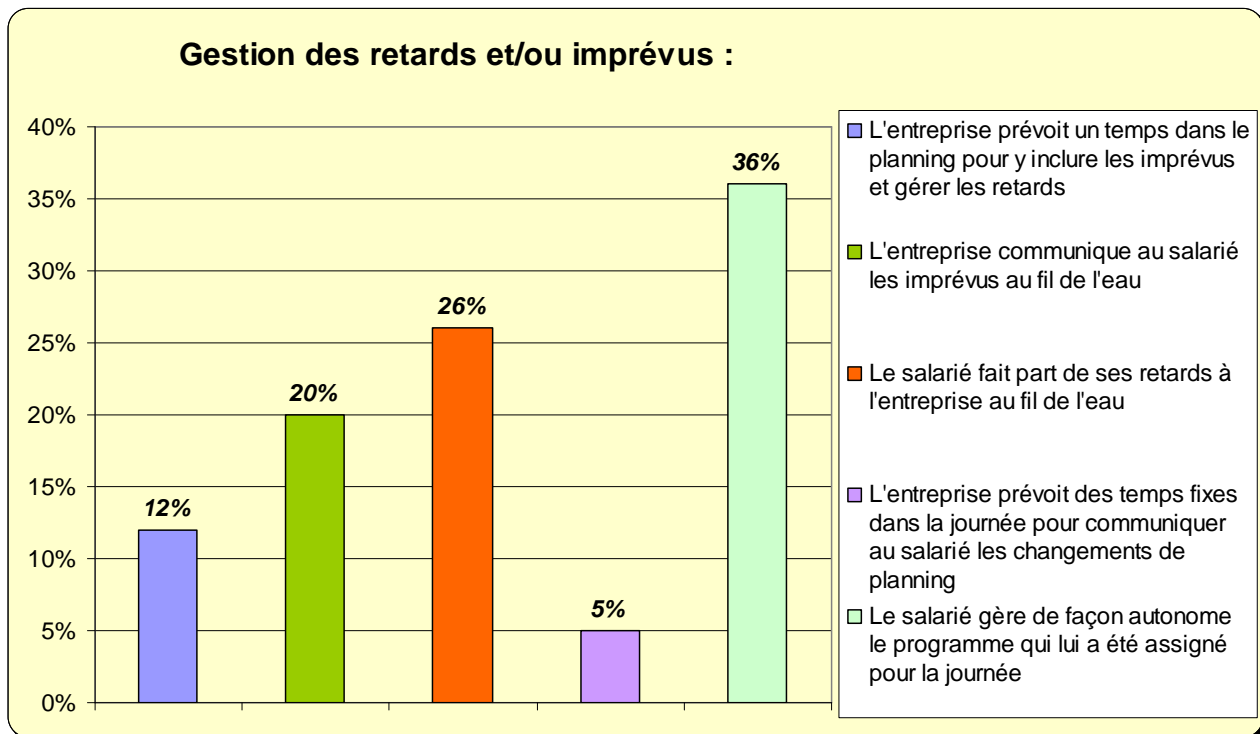


### 3.3 Gestion des temps de déplacements et de communications

Outre la prise en compte de l'« aspect technique des véhicules », véritable pierre angulaire dans la prévention du risque routier professionnel, la planification des temps de déplacements et de communications contribue également à ces politiques de prévention.

D'une manière générale, on observe que les entreprises anticipent et gèrent très peu les retards et les imprévus lors des interventions extérieures comme le montrent les résultats ci-dessous :

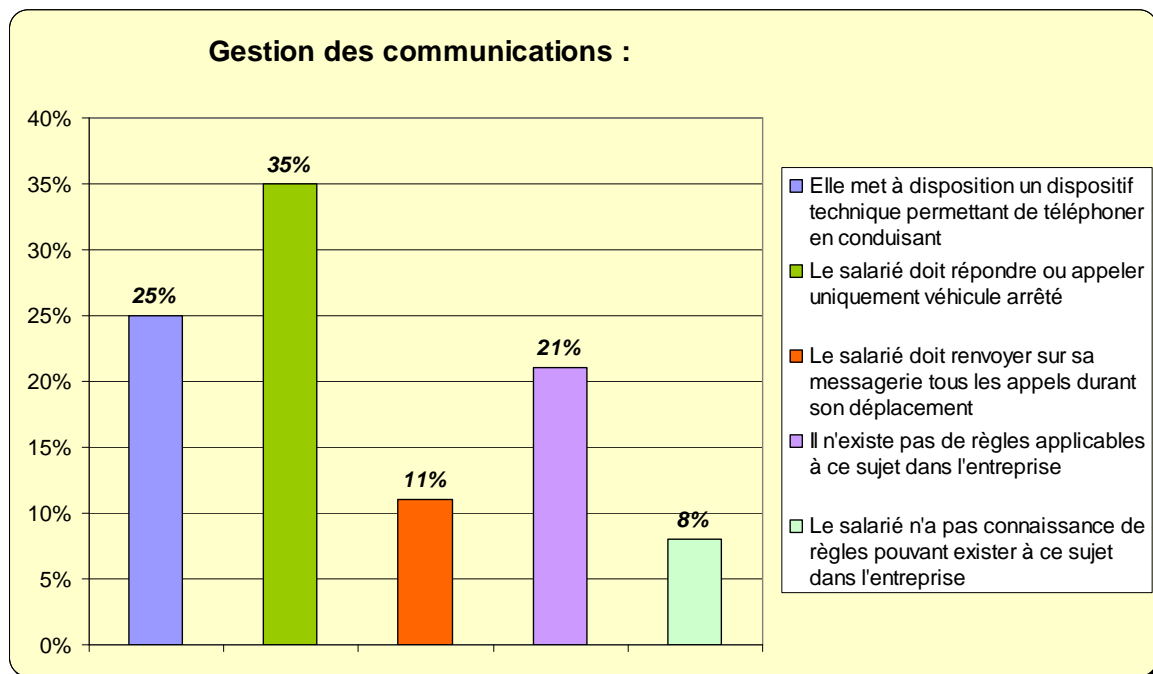
- 36% des entreprises laissent leurs salariés gérer de façon autonome le programme assigné durant la journée ;
- 26 % des salariés font part de leurs retards à leur entreprise au fil de l'eau ;
- 20 % des entreprises communiquent à leurs salariés les imprévus au fil de l'eau.
- Seulement 12% des entreprises prévoient un temps dans le planning pour y inclure les imprévus et les retards et 5% des temps fixes dans la journée afin de communiquer aux salariés les changements de planning.



Sur la gestion des communications, seulement 35% des entreprises mettent en place un dispositif permettant au salarié de répondre ou d'appeler lorsque celui-ci est à l'arrêt.

Elles ne sont que 25% à adopter un dispositif technique permettant de téléphoner en conduisant (kit mains libre)

La solution la plus sûre pour les salariés, à savoir le renvoi d'appel vers la messagerie, n'est préconisée que par 11% des entreprises et ce quel que soit l'effectif de l'établissement.

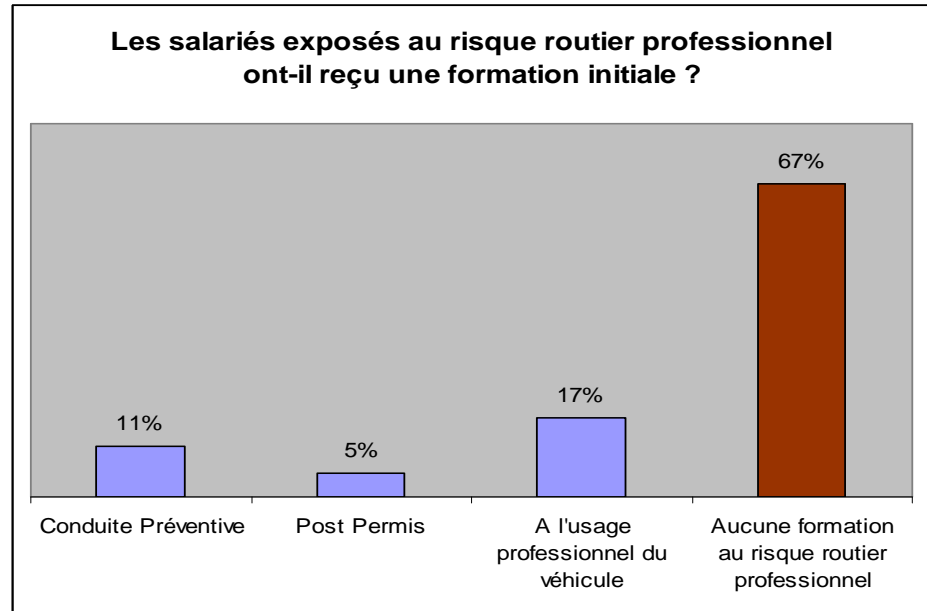


### 3.4 Formation initiale et renouvellement de la formation

Une obligation de formation et d'information est prévue dans le code du travail à travers les dispositions législatives et réglementaires (L.4141-2 ; R.4141-1 et suivants du code du travail).

Malgré cette obligation légale, 67% des salariés n'ont pas reçu de formation sur les risques routier professionnel contre seulement 33%.

### 3.5 I



u

Information des institutions représentatives du personnel sur le risque routier

Il s'agissait de vérifier le respect de l'obligation d'informer et de consulter le CHSCT, à défaut les délégués du personnel, au titre des articles L.4612-16 et R-4612-7 à 9 du code du travail concernant le bilan et programme annuel de prévention des risques professionnels, le document unique d'évaluation des risques et ses mises à jour.

De cette obligation, il ressort que près d'1/4 des entreprises (24%) informent et consultent le CHSCT et plus de la moitié des établissements (52%) déclarent ne pas avoir d'institution représentative du personnel. Dans ce cas, il s'agit surtout de très petites et de petites entreprises (moins de 49 salariés).

### 3.6 Suivi de la santé des salariés

Le suivi de la santé des salariés exposés au risque routier professionnel est un facteur important pour la prévention. Il s'agit pour l'employeur, après avoir identifié le risque routier, de communiquer au médecin de travail cette information pour qu'elle soit intégrée dans son action au sein de l'entreprise : actions sur le milieu de travail, examens médicaux et fiches d'entreprise.

Les résultats montrent que seulement 20% des établissements ont identifié le risque routier dans le document communiqué au service de santé au travail.

On constate également que 58% des entreprises n'intègrent pas les problématiques de risque routier professionnel dans la fiche d'entreprise du médecin du travail contre à peine 15,5% qui l'incluent.



#### **IV. Suites d'action de la campagne de contrôle**

Cette campagne a révélé un certain nombre de questions sur la problématique du risque routier professionnel. Interrogations sur la prévention des entreprises face à ce risque, sur l'obligation de formation, sur l'aspect organisationnel des entreprises, sur l'enjeu du risque routier professionnel dans les instances représentatives.

L'ensemble de ces questionnements a été adressé aux différentes instances concernées par la prévention du risque routier professionnel : le Conseil d'orientation sur les conditions de travail, les branches professionnelles et les organismes de prévention (CNAMTS, CCMSA, OPPBTP).

Des actions seront également conduites de façon à mobiliser les acteurs de l'entreprise (chef d'entreprises, salariés, instances représentatives du personnel, médecin du travail), les branches et organisations professionnelles, et les organisations représentatives des salariés. Il s'agit de les informer et de leur donner les moyens de réaliser à une plus grande échelle les actions de prévention en matière de risque routier professionnel telles que :

- a) La prise en compte du risque routier professionnel dans le DUER associée à un plan d'action de prévention ;
- b) La mise en œuvre des principes de prévention du risque routier professionnel au moyen des « quatre facteurs de managements », en particulier la gestion des communications et la prise en compte de ce risque dans l'organisation du travail de l'entreprise ;
- c) L'enrichissement et la diffusion des outils existants en termes de formation des salariés ;
- d) L'incitation à poursuivre les actions menées sur les aspects techniques des véhicules.

Ces résultats permettront également d'engager une réflexion sur une possible évolution des conditions d'habilitation à conduire un véhicule en mission.