

LA LETTRE

de l'Association



POUR LA MAITRISE DU RISQUE ROUTIER EN ENTREPRISE

www.asso-psre.com

Les employeurs et la sécurité des déplacements professionnels de leurs salariés

Etude réalisée par l'Ifop pour PSRE (Octobre 2014 - Vague 3)

SOMMAIRE

Page 1
Edito

Page 2
L'évaluation des risques professionnels et le Document Unique
L'identification du risque routier professionnel

L'implication des salariés dans l'évaluation des risques importants
La fréquence de mise à jour du Document Unique

Page 3
La responsabilité de l'employeur dans différentes circonstances d'accident

Page 4
La faute inexcusable aux conséquences méconnues
Le « Référent Santé et Sécurité au Travail »

Page 5
Les actions de prévention du risque routier à destination des salariés

Page 6
L'essentiel de l'étude PSRE et la prévention du risque routier des PME et TPE

ÉDITO

La situation du risque routier professionnel apparaît toute en contrastes : d'une part la crise économique rampante produit des désordres dans l'organisation professionnelle de la prévention des risques (écarts flagrants entre entreprises selon le secteur, la taille, la marge de manœuvre, arbitrages de moyens affectant l'animation de la santé-sécurité au travail) ; d'autre part le rebond de la sinistralité routière en France envoie un signal négatif avec effets d'entraînement possible sur les déplacements professionnels.

Or l'étude-sondage que l'Ifop vient de réaliser pour PSRE reflète aussi de singuliers contrastes en termes de prévention réelle... et potentielle. D'un côté, l'approche du risque par les employeurs révèle des progrès : l'évaluation, avec association des salariés, est très majoritairement pratiquée ; l'identification du risque routier en tant que risque professionnel majeur progresse aussi par rapport à une étude analogue en 2010 ; la conscience par les employeurs de leurs responsabilités et des risques juridiques associés est plus affirmée, même si la perception des conséquences financières est floue. De l'autre côté, la pratique des actions de prévention est notoirement minoritaire. Certes, le parti pris de PSRE de focaliser l'observatoire sur les entreprises de moins de 500 salariés pénalise ces scores ; mais 90 % des salariés du « privé » y travaillent.

Plus que jamais, la question du « comment entraîner » plus d'employeurs dans la boucle de la prévention s'impose. La connaissance de la réalité du risque routier professionnel est un des piliers ; or, ce n'est pas en « cassant le thermomètre » (*) qu'on y contribue, au risque de faire disparaître le risque routier des radars nationaux. La perception des risques juridiques et financiers par les entrepreneurs est un second pilier ; le sondage PSRE/Ifop est un facteur d'incitation auquel la relance des « colloques Responsabilités de l'Employeur » en régions doit faire un écho plus fort. La mise en valeur des « bonnes mesures de prévention » dans les réunions « Diagnostic-flash » est un troisième pilier puisque démystifiant les mesures pratiques de prévention à travers la mise en commun des expériences.

Plus que jamais, PSRE appelle ses partenaires naturels – régimes de protection professionnelle, services de santé au travail, collectivités territoriales – à contribuer à ce nouvel élan, ainsi que les services de l'Etat concernés (Pôles Sécurité Routière des Préfectures, DIRECCTE) à y réserver le même soutien que lors de la décade passée.

(*) depuis les « annales » 2013, les entreprises engagées dans la prévention et les fédérations professionnelles « chartées » sont privées du Focus Risque Routier des statistiques « AT-MP ».

Jean-Claude ROBERT
Délégué Général PSRE

Les employeurs et la sécurité des déplacements professionnels de leurs salariés : synthèse des résultats de l'enquête.

L'étude réalisée par l'IFOP pour PSRE a porté sur un échantillon de 800 dirigeants d'entreprises de 1 à 499 salariés, sous forme d'interviews par questionnaire auto-administré en ligne du 7 au 16 octobre 2014.

L'évaluation des risques professionnels et le Document Unique

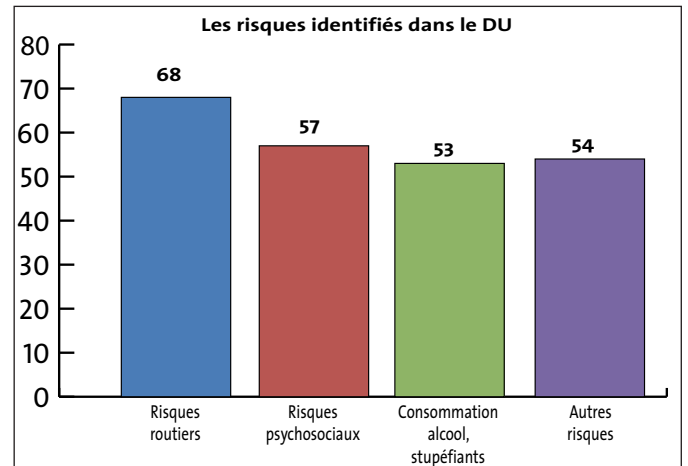
DU :
1 entreprise sur 2

56 % des PME-TPE ont réalisé une évaluation des risques professionnels auxquels sont exposés leurs salariés et, parmi celles-ci, 84% ont transcrit cette évaluation dans le « Document Unique ». Ainsi, considérant l'ensemble des PME-TPE, **près d'une entreprise sur deux (47 %) dispose du « DU »**, répondant ainsi à l'obligation instituée par le décret du 5 novembre 2001. Ce résultat s'apparente à l'ensemble des données disponibles sur le Document Unique.

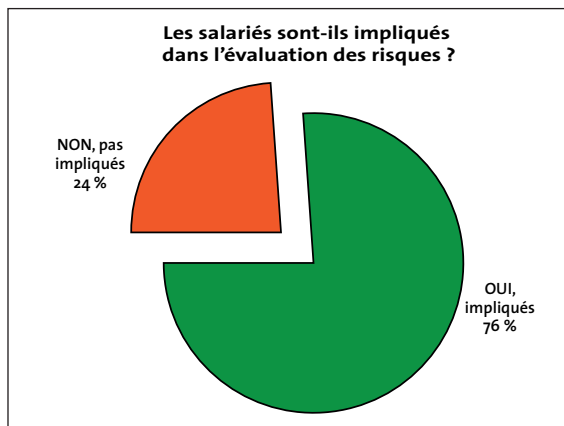
L'identification du risque routier professionnel

68 % des entreprises disposant du DU répondent avoir identifié dans celui-ci, en tant que risque important, le risque routier lié aux déplacements professionnels, ce qui constitue un progrès par rapport à notre étude de juillet 2010 faisant état d'une proportion de 41 %.

On observe également une amélioration de la prise de conscience des risques psychosociaux : 57 % des dirigeants, contre 22 % en 2010.

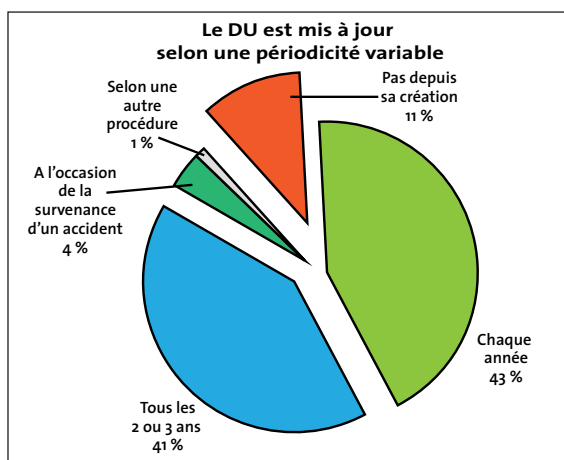


L'implication des salariés dans l'évaluation des risques importants



Cette démarche positive est bien intégrée : pour 76 % des répondants ayant mis en place le « Document Unique », **l'évaluation des risques traduite dans ce document a impliqué les salariés dans les unités de travail.**

Les moins de 35 ans plus ouverts à la démarche : c'est parmi ces jeunes dirigeants qu'on déclare le plus souvent avoir impliqué les salariés (89 %). C'est aussi le cas dans l'industrie (80 %) et les services (82 %)



La fréquence de mise à jour du Document Unique

89 % des entreprises ayant mis en place le DU, déclarent le mettre à jour, mais selon une périodicité très variable :

– soit chaque année (43 %), soit tous les 2 ou 3 ans (41 %), soit à l'occasion de la survenance d'un accident (4 %), ou selon une autre procédure (1 %). 11 % n'ont pas effectué de mise à jour depuis sa création.

Seules les entreprises mettant leur DU à jour chaque année (43 %) sont susceptibles de répondre à l'obligation édictée par le décret du 5 novembre 2001.

Enfin, le DU traite du risque routier pour toutes les catégories de salariés exposés à ce risque lors de leurs déplacements professionnels, selon 3 entreprises sur 4, en nette amélioration par rapport à juillet 2010 (58 %). De la prise en compte des seuls conducteurs « professionnels » en mission, à celle de tous les personnels amenés à effectuer des déplacements en relation avec leur travail, l'évolution apparaît donc clairement

La faute inexcusable aux conséquences méconnues

Le risque de faute inexcusable en cas de manquement à une obligation de sécurité dans l'exercice des activités du salarié est bien identifié par 88 % de l'ensemble des dirigeants. La conscience du risque de faute inexcusable est davantage marquée dans l'Industrie (96 %).

Les conséquences financières de la faute inexcusable sont en revanche sous estimées. Ils ne sont qu'un sur deux à penser que l'établissement de leur responsabilité puisse conduire à l'indemnisation de tous les types de préjudices subis par le salarié victime.

Or, le Conseil constitutionnel a en effet estimé, en 2010, que la liste des préjudices alloués en application du code de la sécurité sociale n'est pas limitative et ne prive pas la victime de la possibilité de demander à l'employeur, devant les juridictions de la sécurité sociale, réparation de l'ensemble des dommages subis.

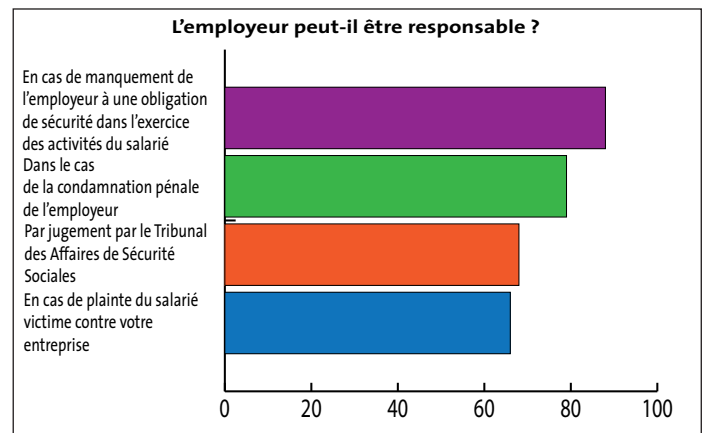
Elle est de nature, dans le cadre de la faute inexcusable de l'employeur, à générer l'indemnisation de nouveaux postes de préjudice tels que le déficit fonctionnel temporaire, les frais de logement adapté, les frais de véhicule adapté, le préjudice scolaire, universitaire ou de formation, le préjudice d'établissement, les préjudices permanents exceptionnels...

PSRE recommande :

La « **faute inexcusable** » de l'employeur résulte du Code de la Sécurité Sociale qui met en cause la responsabilité de l'employeur en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, **résultant d'une grave négligence de sa part**.

De plus, **dans le cas d'un accident de la circulation** qui survient dans un véhicule conduit par l'employeur ou une personne de l'entreprise, un salarié **passager et victime peut aussi solliciter réparation complémentaire** au titre de la Loi Badinter du 5 juillet 1985.

Les conséquences de la « faute inexcusable » peuvent être lourdes pour l'employeur. Il faut, pour l'éviter, se conformer aux règles de prévention édictées par le Code du travail. A la différence de la responsabilité pénale, **l'assurance de la faute inexcusable de l'employeur est proposée dans les contrats d'assurance de responsabilité professionnelle** des entreprises. Cette garantie couvre, outre la défense de l'employeur, la **majoration de rente d'invalidité (ou décès)** accordée à la victime ou ses ayants droits, ainsi que la réparation des préjudices personnels.



Le « Référent Santé et Sécurité au Travail » : un poste clé pour une politique de sécurité routière dans l'entreprise

1 entreprise sur 4 dispose d'un Référent Santé et Sécurité au Travail. Cette proportion passe de 22% pour les entreprises de moins de 20 salariés à 70% pour celles de 20 salariés et plus, donc très liée à la taille de l'entreprise. Il s'agit le plus souvent d'un salarié exerçant d'autres fonctions (55 %), moins souvent d'un salarié affecté à cette tâche (25 %), cette dernière proportion passant à 46 % dans les entreprises de 20 à 499 salariés.

PSRE recommande :

Depuis le 1^{er} juillet 2012, selon l'article L.4644-1 du Code du Travail, tout employeur doit désigner au moins un salarié « compétent pour s'occuper des activités de protection et de prévention des risques professionnels de l'entreprise ».

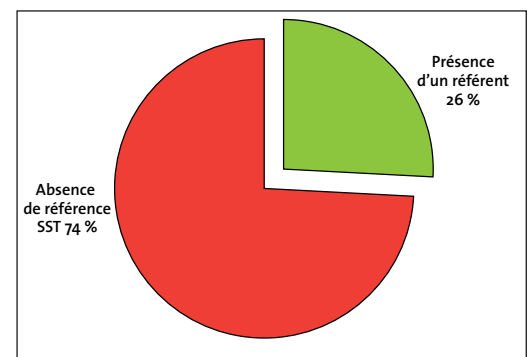
Obligation certes, il s'agit d'un **levier pour le développement de la sécurité dans l'entreprise**.

La forme de cette désignation peut **varier selon la taille et les moyens humains de l'entreprise** : « chargé » HSE, salarié opérationnel à un poste « métier » et affecté à temps partiel à cette mission, salarié à temps partagé entre plusieurs entreprises, intervenant extérieur à l'entreprise – nécessairement agréé -.

Le **champ d'intervention** du « référent » est à définir : évaluation des risques & DU, formalisation du plan de prévention, suivi des données santé et accidents de l'entreprise, analyse des accidents du travail, appui à l'animation santé-sécurité, ...

Les **conditions d'efficacité-réussite de cette désignation** doivent être soulignées :

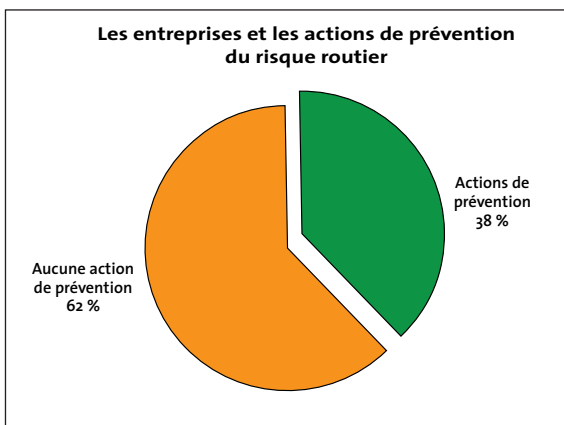
- légitimité conférée par **l'engagement sécurité de la direction de l'entreprise** et la communication sur son rôle
- formation du salarié en compétences utiles à la mission
- respect du **temps alloué à sa mission**
- accréditation au **travail avec d'autres fonctions de l'entreprise** (RH, encadrement, représentants du personnel au CHSCT, secouristes du travail)
- la désignation de l'« Homme-Sécurité » **n'exonère pas l'employeur de sa responsabilité** vis-à-vis de l'obligation de protection de la santé mentale et physique des salariés
- salarié ayant l'expérience du « terrain » (souvent privilégiée par les PME et ETI, un(e) jeune diplômé[e] devra bénéficier d'un « parrainage » opérationnel et d'une « immersion » dans la réalité des métiers de l'entreprise).



Les actions de prévention du risque routier à destination des salariés

On observe peu d'évolution dans la mise en œuvre d'actions de prévention du risque routier : **38 % des dirigeants** interrogés en Octobre 2014 répondent positivement, contre 39 % en juillet 2010. Résultat largement influencé par le grand nombre de TPE de l'échantillon (elles représentent 90 %, en nombre, des entreprises françaises), alors que les plus grandes PME répondent positivement à 60 %.

Actions de prévention, 38% des entreprises



De plus, la raison principale de cette stagnation est l'absence de collaborateur susceptible de les organiser et de les suivre, caractéristique des plus petites organisations (22 % seulement pour les moins de 20 salariés).

Chez les dirigeants d'entreprises où des actions de prévention ont été mises en place, parmi ces mesures et actions on note en particulier que : **La réglementation des appels téléphoniques** en situation de conduite est la plus répandue (62 %), résultat d'une forte sensibilisation sur l'augmentation du risque d'accident lié au téléphone au volant.

Le contrôle de la validité des permis s'est également développé (54 %), les responsables d'entreprises étant plus attentifs à leur responsabilité en cas d'accident.

Adaptation des missions aux aléas (météo, travaux...), recherche d'une meilleure **adaptation des véhicules**, procédures améliorées pour **gérer**

les déplacements, amélioration des **équipements de sécurité**, sont des actions citées dans 4 cas sur 10. Le contrôle ponctuel d'alcoolémie n'est cité que dans 1 cas sur 4, concernant vraisemblablement des métiers de professionnels du transport.

Les « moments sécurité » sont peu développés, résultat dû à la faible dimension des entreprises interrogées, et au manque de postes dédiés à cette fonction.

Les actions de prévention sont plus particulièrement développées dans le BTP (75 %).

Les raisons de ne pas mettre en œuvre des actions de prévention du risque routier

Parmi les dirigeants d'entreprise n'ayant pas mis en place d'actions de prévention, la raison principale est **l'absence de collaborateur susceptible de les organiser et de les suivre**. Raison liée à la taille des entreprises interrogées, celles de 250 à 499 salariés n'évoquant plus cette raison qu'à 17%, mais évoquant davantage la complexité de la mise en œuvre (25 %)

PSRE recommande :

Toute entreprise **doit mettre en place des mesures de prévention du risque** à hauteur des enjeux et de ses moyens. Cela débouche sur un **plan d'action**, volontaire mais réaliste, impliquant encadrement et salariés, attestant de la politique sécurité de l'entreprise. Selon l'évaluation des risques que vous aurez réalisée, et en fonction des priorités que vous aurez fixées, vos actions pourront porter sur :

- **L'organisation des déplacements.** Eviter ou réduire certains déplacements en fait partie (transports autres que voiture-solo, rationalisation des tournées, vidéoconférence, ...). Si tel n'est pas le cas, le choix des itinéraires et des horaires et une appréciation réaliste des temps de déplacement et des étapes nécessaires influent sur la sécurité en déplacement.
- **La gestion de la flotte de véhicules.** Le choix des véhicules, des équipements, des aménagements intérieurs doit être cohérent avec les tâches assignées, les matériels transportés. Le contrôle et l'entretien doivent être planifiés, et des incitations dans ce domaine pour les salariés qui utilisent leurs propres véhicules peuvent être mise en place : sensibilisation, réseau de garagistes, contrôles intermédiaires des organes de sécurité, stockage des pneus d'hiver.
- **La maîtrise des communications à bord.** A l'ère du développement de des équipements connectés, tels que téléphone mobile, navigateur GPS, tablettes... il faut établir, à travers un « Protocole de communications », des règles d'utilisation connues non seulement des conducteurs, mais également des collègues, sous-traitants amenés à se mettre en relation avec eux. Ainsi, toute conversation téléphonique avec un salarié en situation de conduite peut être renvoyée à des arrêts sur aire, l'appel direct des clients étant à organiser semblablement.
- **Les compétences de conduite des personnels.** La sensibilisation des nouveaux entrants vise à leur faire percevoir les règles de sécurité de l'entreprise comme partie intégrante des procédés de travail. Des formations « post-permis » les préparent aux spécificités éventuelles de conduite du véhicule affecté (Véhicule Utilitaire, remorque, galerie et flancs-bord). Les organismes de prévention, les clubs sécurité Routière en Entreprise, le site de PSRE proposent des supports facilitateurs.

Le plan d'action doit faire l'objet d'un **suivi : analyse des accidents** impliquant les salariés concernés. Le **parti pris que l'accident est généralement évitable doit conduire la réflexion collective sur les circonstances et attitudes à développer** : distances de sécurité, vitesse adaptée, anticipation des dangers potentiels (intersections, visibilité, ...).

Communiquer les résultats, en tirant les enseignements pour amender le plan de prévention permet d'accélérer le développement de la sécurité sur déplacements professionnels.

Rejoindre une association ou club d'entreprises de votre région permet d'échanger, de repérer les bonnes pratiques et donc de faire vivre plus facilement son plan d'actions.

