

recouvrant les inadaptations des stratégies de recherche d'information (perception), ainsi que les défaillances correspondant aux processus cognitifs d'estimation/compréhension (diagnostic) et d'anticipation/prévision (pronostic). Un tel résultat plaide pour la recherche d'un complément pédagogique à vocation spécifiquement sécuritaire, en formation initiale et continue, exploitant les enseignements de l'accidentologie clinique pour promouvoir une meilleure (re)connaissance des situations potentiellement accidentogènes.

- S'agissant du véhicule, la mise en évidence des situations typiques qui posent réellement problème aux conducteurs, ainsi que la qualification des difficultés qu'ils y rencontrent, permettent de mieux définir les besoins réels des conducteurs auxquels seront susceptibles de répondre certains dispositifs technologiques d'aide à la conduite qui sont en projet.

- Concernant l'infrastructure, les scénarios d'accidents révèlent les conditions routières dans lesquelles les usagers peuvent se faire « piéger » (problèmes de complexité, de visibilité, de lisibilité, etc.). Selon le même principe que pour les aides, ils sont susceptibles de servir de base à un diagnostic des besoins des conducteurs, auxquels certains aménagements de l'environnement pourront répondre. 📷

figure 6

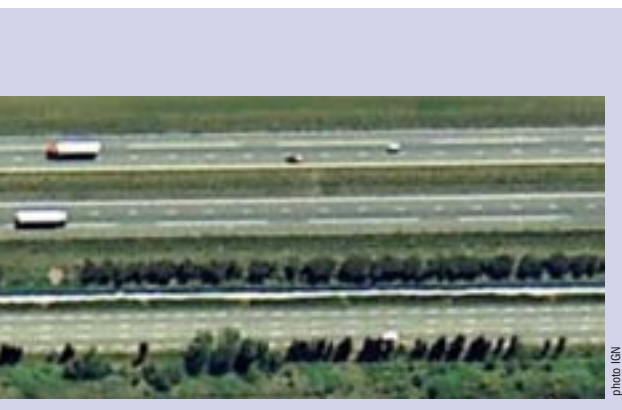
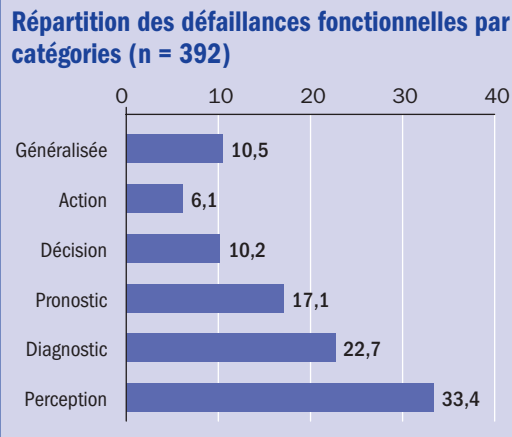


photo IGN

Prévenir le risque routier encouru par les salariés

Jean Studer
Ingénieur conseil,
direction des Risques
professionnels,
Cnamts

Les chiffres sont sans appel. Pour l'année 2001 (dernière année connue), les statistiques de la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (Cnamts) sont les suivantes : 1 337 salariés sont décédés suite à un accident de travail, dont 721 dans le cadre du travail proprement dit (article L 411-1 du Code de la Sécurité sociale) et 616 lors d'un accident dit de « trajet » (article L 411-2). Sur ces 1 337 décès, 827 sont dus à un accident de la route, dont 257 accidents de mission et 570 accidents de trajet. La route est la première cause d'accidents mortels du travail.

Salariés : une mobilité croissante

Les salariés sont de plus en plus mobiles, tant pour se rendre au travail que dans le cadre de leur activité professionnelle elle-même.

Pour se rendre au travail, la distance moyenne parcourue chaque année augmente régulièrement. C'est ce que souligne l'Insee dans une étude publiée en avril 2001. La séparation géographique de plus en plus grande du lieu de travail et du lieu d'habitation semble être une caractéristique des sociétés modernes. D'ailleurs les Anglo-Saxons ont un mot pour désigner ce phénomène. Ils parlent de *comuting*, et les salariés concernés sont désignés comme des *comuters*.

Dans l'activité professionnelle elle-même, la mobilité est de plus en plus importante.

On connaît bien sûr, et depuis longtemps, les professions dont le métier est le transport. On peut alors parler de « professionnels de la route » ; la conduite est le cœur de leur activité. Encore faudrait-il apporter une nuance importante entre le transport « lourd » (véhicules de plus de 3,5 tonnes), qui a pris des mesures précises pour diminuer la sinistralité routière (limitation des vitesses maximales en fonction du tonnage, définition rigoureuse du temps de conduite, formation particulière des conducteurs à la conduite en sécurité), et le transport « léger » (véhicules de moins de 3,5 tonnes) où les règles sont moins bien définies, alors que la sinistralité reste préoccupante.

Mais, au-delà des professionnels du transport, d'autres catégories de salariés sont très exposées au risque routier. Ce sont tous les salariés pour qui l'activité de conduite, sans être leur activité principale, occupe une partie importante de leur temps. On peut les qualifier de « professionnels sur la route ». On peut citer à titre d'exemples : les métiers du bâtiment et des travaux publics, la poste, EDF/GDF, France Télécom, les visiteurs médicaux, les techniciens de maintenance,

les commerciaux, et plus généralement la plupart des services aux personnes ou aux entreprises.

À l'inverse, les métiers les plus anciens et les plus industriels (métallurgie, chimie, textile) sont peu concernés.

Il faut par ailleurs noter que les secteurs à forte mobilité sont aujourd'hui en croissance beaucoup plus forte que les secteurs industriels classiques. En conséquence, l'exposition des salariés au risque routier est amenée à se développer plus encore dans les prochaines années. D'où l'importance de la mise en place d'une politique offensive en matière de prévention.

Donner du sens à l'acte de conduite dans sa relation au travail

Trop d'entreprises gèrent le risque routier comme s'il faisait uniquement partie de la sphère privée, la sphère des « accidents de la vie ». Et la question de la prévention de ce risque se réduit souvent à la préconisation d'un meilleur « comportement » du conducteur, ce terme étant par ailleurs assez mal défini. Dans la pratique, cela revient à faire porter l'effort de prévention sur le seul salarié, ce qui est à la fois trop étroit et peu efficace.

Les propositions de la branche « Accidents du travail » de la Sécurité sociale partent d'un point de vue différent : pour progresser dans la prévention du risque routier encouru par les salariés, il faut comprendre l'activité de conduite dans sa dimension professionnelle et pas seulement personnelle.

Il appartient alors à l'entreprise de bien repérer l'acte de conduite dans l'activité de travail, et d'organiser la prévention du risque lié aux déplacements comme elle organise la prévention des autres risques professionnels. Elle dispose pour cela des outils nécessaires, en particulier la directive 89/391/CE transcrite en droit français par la loi n° 91-1414 du 31 décembre 1991 et intégrée dans le Code du travail à travers, entre autres, l'article L 230-2, directive qui définit les principes généraux de prévention des risques professionnels. On peut, partant de là, proposer la méthodologie suivante pour ce qui concerne le risque routier :

- Organiser le travail de façon à éviter ou limiter les déplacements en recourant à des moyens alternatifs (tels que téléconférences, audioconférences, etc.).
- Évaluer les risques liés aux déplacements et qui ne peuvent être évités.
- Lorsque des déplacements sont nécessaires, donner la priorité à l'utilisation des moyens de déplacement les plus sûrs (le train ou l'avion sont plus sûrs que l'automobile).
- Identifier et faire emprunter les itinéraires les plus sûrs (les autoroutes sont beaucoup plus sûres que les départementales).
- S'assurer que les véhicules utilisés sont aménagés et équipés pour les déplacements routiers, de façon à permettre des déplacements sûrs et l'exécution des autres

tâches liées aux déplacements en sécurité, et qu'ils sont maintenus en bon état de fonctionnement.

- Planifier les déplacements et les autres activités en vue de donner au conducteur le temps nécessaire pour conduire en sécurité, en tenant compte des temps de pause, de l'amplitude de la journée de travail et des contraintes prévisibles.

- Prendre des mesures, si des moyens de communication ou d'information équipent le véhicule, pour que les fonctions dont l'utilisation est incompatible avec la conduite en sécurité ne puissent être utilisées par le conducteur pendant que le véhicule est en mouvement.

- S'assurer que les salariés qui conduisent des véhicules routiers pour le travail ont les compétences nécessaires pour ce faire.

Cette démarche propose un ensemble de mesures qui permettent d'aborder la prévention de ce risque de manière plus structurée et donc plus efficace.

La question du trajet « domicile-travail »

Comme on l'a vu précédemment, le risque routier encouru dans le cadre des déplacements « domicile-travail » (le risque « trajet ») est également pris en charge par la branche « Accidents du travail » de la Sécurité sociale. En sollicitant les principes généraux de prévention des risques pour organiser la politique de prévention de l'entreprise dans ce champ particulier, il est possible de dégager un certain nombre d'axes concrets d'action tels que :

- Réduire l'exposition au risque routier en limitant les déplacements des salariés (mise à disposition d'un restaurant d'entreprise).

- Remplacer ce qui est dangereux par ce qui est moins dangereux (système de transports collectifs organisé et financé par l'entreprise, transports en commun).

- Faciliter les accès et le stationnement des véhicules des salariés (aménagement des abords de l'entreprise, balisages, éclairage, organisation de la circulation interne, parkings).

- Inciter les salariés à veiller au bon état de leurs véhicules (contrôles techniques mis en place par l'entreprise, campagne éclairage, campagne pneumatiques).

- Apporter une aide aux salariés pour qu'ils puissent prendre la route dans des conditions aussi sûres que possible (aménagement des horaires, informations sur les conditions météo, informations sur les travaux en cours concernant le réseau routier emprunté par les salariés, information sur le temps nécessaire au déplacement en sécurité sur des parcours repérés).

- Informer et former les salariés pour ce qui est des risques encourus sur la route (campagnes de sensibilisation, journées d'information, actions ciblées de formation).

Des catégories particulières de salariés, telles que nouveaux embauchés, stagiaires, contrats à durée déterminée, intérimaires ont *a priori* une expérience plus limitée des voies d'accès à l'entreprise. Il est

en conséquence souhaitable que soient organisées pour eux des actions spécifiques d'information et de sensibilisation.

Il faut également noter que la taille de l'entreprise, sa culture de prévention des risques professionnels, la mobilisation du CHSCT sont, à l'étape actuelle, des facteurs importants de réussite d'actions de prévention du risque « trajet ».

Conclusion

Sur la base des principes énoncés ci-dessus une charte nationale a été signée en décembre 1999 par le président de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles et la déléguée interministérielle à la Sécurité routière. Un Comité de pilotage national, présidé par le directeur des risques professionnels de la Cnamts, a été mis en place par un arrêté conjoint du ministre chargé des Transports et du ministre chargé de la Sécurité sociale, arrêté en date du 29 mars 2001 et publié au JO du 27 avril. Les bases sont ainsi jetées d'une collaboration permanente entre les pouvoirs publics en charge de la sécurité routière et la branche « Accidents du travail » de la Sécurité sociale. D'ores et déjà cette collaboration s'est concrétisée dans les régions par le biais de conventions signées entre les préfetures et les caisses régionales d'assurance maladie. Le Comité de pilotage a publié récemment son deuxième programme d'actions pluriannuel, pour la période 2002-2005. Ce programme vise à « développer des bonnes pratiques de prévention et intégrer le risque routier dans les plans de prévention des risques professionnels, développer la formation professionnelle des salariés-conducteurs, s'appuyer sur les organisations professionnelles pour mettre en place une politique de communication, mobiliser les CHSCT... ».

Bref, l'idée que « conduire est un acte de travail » fait aujourd'hui son chemin. 

**Anne Tursz
Pascale
Gerbouin-Rérolle**
Inserm U 502/
Cermes (Centre de
recherche médecine,
sciences, santé et
société)

L'expérience de la prévention des accidents domestiques : des connaissances applicables aux accidents de la route ?

En France, la reconnaissance des accidents domestiques comme problème prioritaire de santé publique est plus tardive que pour les accidents de la circulation routière. Dix ans environ séparent les deux phénomènes. Les grandes lois fondamentales de sécurité routière (en réponse à un pic de mortalité) datent des années soixante-dix ; c'est au début des années quatre-vingt que s'est faite la prise de conscience de la gravité des accidents domestiques et des carences dans leur prévention, et que toute une série de mesures ont été prises. Le contexte était celui du développement d'un mouvement consumériste français, de transformations politiques ayant conduit notamment à la mise en place, en 1981, d'un grand ministère de la Consommation, et de l'émotion suscitée par la reconnaissance épidémiologique des deux tranches d'âge les plus vulnérables en matière de mortalité par accident domestique : les très jeunes enfants et les personnes âgées. Cette période a donc été marquée par le développement de multiples activités d'information (notamment par le Comité français d'éducation pour la santé et les comités départementaux), de recherche épidémiologique et de réglementation, l'élément central de cette politique de prévention ayant été la promulgation de la loi relative à la sécurité des consommateurs*, instituant notamment une Commission de la sécurité des consommateurs (CSC). Dans les années qui ont suivi, une chute spectaculaire de la mortalité par accidents « non liés à la circulation » a été observée dans la tranche d'âge des enfants de 1 à 4 ans [28], puisque celle-ci a été divisée par deux en 10 ans (taux de 15,4 pour 100 000 enfants de cette tranche d'âge en 1980 et de 7,7 pour 100 000 en 1990). La chute de la mortalité par accident de la circulation, pour la

* Loi n° 83 660 du 21 juillet 1983 relative à la sécurité des consommateurs et modifiant diverses dispositions de la loi du 1^{er} août 1905.