

Rapport sur les accidents routiers du travail

à monsieur le ministre
de l'Équipement, des Transports, du Logement,
du Tourisme et de la Mer
et monsieur le ministre
des Affaires sociales, du Travail et de la solidarité

édition juillet 2002



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer

A mesure qu'émerge la conscience de la gravité des accidents routiers du travail, on relève une difficulté supplémentaire : ces préoccupations sont à la croisée des responsabilités des deux départements ministériels qui ont en charge la sécurité des salariés et de la sécurité routière.

La plupart des pays d'Europe affrontent la même situation et rencontrent le même obstacle.

En France, la pratique du travail en commun, notamment entre les représentants des ministères et de l'institution de prévention, a rapidement prévalu. Cette mission, confiée par les deux ministres compétents, est un pas de plus dans ce sens ; il témoigne de la résolution et du pragmatisme des chefs de l'administration.

Ce travail ne pouvait être solitaire ; il a été celui d'un groupe réunissant les responsables publics les plus qualifiés dans leur domaine.

Si les réflexions et les recommandations qui suivent devaient être regardées, au moins pour partie, comme constructives, c'est, avant l'animateur, à ces compétences et à ces bonnes volontés qu'il faudrait en savoir gré.

RAPPORT

sur

LES ACCIDENTS ROUTIERS DU TRAVAIL

Dans notre pays, la cause majeure de l'insécurité est, de très loin, la délinquance, routière, dix fois plus meurtrière que les crimes. Il en va de même pour les accidents mortels du travail, puisque plus d'un sur deux a lieu sur la route ou, en tout cas, met en cause la circulation de véhicules routiers.

Face au double défi de ces réalités, l'ambition du présent travail est modeste ; il est de fournir des outils pour y faire face.

La conduite automobile est une activité banale ; elle constitue pourtant un péril vital. Et, lorsqu'il s'agit d'un salarié, elle comporte des contraintes spécifiques. En effet, aux règles de droit applicables sur le domaine public, s'ajoutent les obligations inhérentes à l'activité normale de l'entreprise, célérité, exactitude, économie ; il est donc nécessaire d'équilibrer ces exigences, naturellement issues de la vie économique, mais qui constituent, pour l'un, comme pour l'autre, un risque majeur, par des dispositions de nature à préserver sa sécurité.

Nombre d'entreprises ont déjà accompli dans ce sens des efforts volontaires, conjuguant ces responsabilités avec leurs soucis de gestion et d'image, et plus encore, sans doute, d'ambiance dans l'entreprise. Et aussi, simplement, de morale.

Cette nécessité et ces efforts doivent trouver un cadre approprié, fédérant l'ensemble des énergies déployées jusqu'à maintenant dans ce sens. La plupart des idées intéressantes, des recommandations pertinentes ont déjà été exprimées, soit au cours de la table ronde organisée de 1996 à 1997 soit dans l'important rapport rédigé par Monsieur Verré (sécurité routière et entreprise), soit à la faveur des échanges de vue qui ont eu lieu au cours du Forum national d'octobre 2001 (dont les actes sont disponibles auprès de la CNAMTS).

Où en sommes nous ?

En 2000, la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés a recensé 1351 accidents mortels du travail sur ses dix-sept millions d'adhérents; la plupart d'entre eux, 829, étaient causés par la circulation routière, et le tiers avait eu lieu en cours de mission.

C'est ainsi, de loin, (61%) la première cause de mortalité pour les salariés en général, l'accident routier étant toute façon en moyenne beaucoup plus grave que les autres accidents du travail et constituant 18% des accidents avec incapacité permanente :

	Accidents avec arrêt	Accidents avec IP*	Décès	Journées perdues
Accidents de mission	24 956	3 031	272	1 628 932
Accidents de trajet	61 309	7 358	557	3 649 881
Ensemble	86 265	10 389	829	5 278 813

Selon la « sécurité routière », en 2000, sur les 7643 personnes qui ont trouvé la mort sur la route, 1292, soit près de 17 %, se déplaçaient dans le cadre de leur travail ou sur le trajet domicile travail.

On trouvera dans les quelques chiffres suivants une illustration de ces données.

	Conducteurs	Passagers	Piétons	Total
Accidents de mission	341	72	14	427
Accident de trajet	790	49	26	865
Total	1131	121	40	1292
Ensemble des accidents	5197	1653	793	7643

(source Observatoire national interministériel de la sécurité routière ONISER)

On voit qu'en dépit de la différence sensible des champs d'observation, les chiffres des deux sources se recoupent et confirment largement la gravité du diagnostic.

Sur une période de 8 ans, (de 1993 à 2000), des progrès significatifs (- 15,5 %) ont été enregistrés en matière de réduction de l'accidentologie routière, alors que le nombre des conducteurs tués en mission ou, dans une moindre mesure, à l'occasion un trajet domicile travail n'a pas évolué de la même façon.

Conducteurs tués	Mission		Domicile travail	Total
	Total	dont VUL et VL		
1993	371	250	925	1296
1994	359	240	936	1295
1995	353	217	888	1241
1996	358	230	817	1175
1997	331	220	813	1144
1998	320	205	904	1224
1999	351	226	914	1265
2000	341	219	791	1132

(source ONISER)

On voit que, durant ces huit années, le nombre d'accidents mortels de la route a été réduit de 15,5 % alors que, dans le même temps, le nombre de conducteurs tués à l'occasion d'un accident du travail n'a diminué que de 8 %. Il décroît donc bien moins vite, pour près de moitié.

On peut ainsi mesurer la conjoncture, grave dans son évaluation, accablante dans son évolution.

Elle commande de poursuivre l'effort, avec modestie mais avec persévérance, de bien distinguer le souhaitable du possible et le possible du réalisable. Car, les résolutions sans appui méthodique restent du domaine de l'abstrait ; de même, les réglementations que l'on ne se donne pas les moyens d'imposer traduisent, au mieux, l'impuissance.

Il faut garder en permanence à l'esprit que la tentation d'élaborer des règles sans se donner les moyens d'en assurer l'application constitue une double faute : à l'égard des citoyens qu'elle dote d'une protection illusoire et de l'autorité publique, qu'elle déconsidère.

Il faut donc définir des objectifs ciblés et concrets en définissant la méthode et les moyens de les réaliser. En tout cas s'y efforcer.

C'est clair, en tout cas, la situation que nous devons affronter exige, au delà de dispositions diverses présentées au fil de leur gestation et quelle que soit la bonne volonté qui les dicte, des mesures cohérentes qui s'intègrent dans un plan homogène assorti d'un calendrier, attestant une détermination énergique et persévérante des pouvoirs publics.

Ciblés et concrets, mais sans doute communs aussi, sans doute, car ces préoccupations ne nous sont pas spécifiques puisque cette situation n'est pas propre à la France. C'est pour nos voisins, et d'autres aussi, une priorité.

C'est ainsi qu'aux Etats Unis, une étude réalisée par le National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH) dénombre sur une période de 3 ans, 3066 décès de salariés dans des accidents de la circulation survenus alors qu'ils exerçaient leur activité et série ces décès selon l'âge, le sexe et le type d'activité professionnelle des victimes et conclut à des recommandations énergiques sur les formations des conducteurs et le respect des limitations de vitesse.

Pour ce qui concerne plus particulièrement l'union européenne, en Grande Bretagne, un membre du Health and Safety Executive (HSE) auditionné dans le cadre de la présente mission exposait que sur les quelques 3 500 morts sur la route dans ce pays membre, 25 à 30 % des décès sont directement en lien avec l'exercice d'une activité professionnelle, hors déplacements domicile travail... Cette situation a conduit le gouvernement britannique à explorer les voies d'une réduction du nombre des victimes de la route « professionnelles » et un groupe de travail pluriparties et indépendant (Tomorrow's Roads, safer for everyone) est chargé de formuler des recommandations afin de réduire dans une proportion ambitieuse les accidents de la route impliquant des personnes au travail.

En Allemagne, considérant que le nombre des accidents de la route survenant à l'occasion de déplacements « domicile travail » ou de missions effectuées pour le compte d'un employeur excède le nombre des autres accidents du travail, le conseil de la sécurité routière et les BGs (associations pour la prévention des accidents professionnels) ont développé le programme spécifique « sécurité sur toutes les routes ». Il comprend un module « déplacements domicile travail » présentant diverses mesures destinées à améliorer la sécurité routière que les entreprises peuvent mettre en œuvre (sensibilisation en appui sur des données statistiques sur l'occurrence des accidents, stages de perfectionnement théorique et pratique à la conduite, activité de conseils adaptés aux différentes branches d'activité).

On doit remarquer que de nombreux BGs supportent la totalité ou une partie des coûts de ces formations à la sécurité.

Aux Pays-Bas, l'étude actuellement conduite a pour objet, notamment, de déterminer le taux d'implication des véhicules utilisés à des fins professionnelles (véhicules utilitaires légers en particulier) dans les accidents de la route.

Il faut évidemment tirer au niveau de l'Union Européenne toutes les conclusions de cette simultanéité de préoccupations et de cette convergence des efforts.

L'étude de l'accidentologie dans notre pays montre que le risque routier s'articule autour d'un triptyque de facteurs de risques : comportementaux, techniques et environnementaux. Dans l'exercice de ses activités, l'entreprise peut limiter le risque routier intervenant dans le cadre professionnel, en agissant sur trois catégories de facteurs et en intégrant le maximum de sécurité au niveau :

- du conducteur lui-même (conditions de travail, organisation du travail, délais et horaires mais aussi prévention et formation),
- du véhicule (état, aménagement et contrôle ...),
- de l'environnement routier (signalisation, chaussées, aires de stationnement...),
- mais on voit bien quel est l'essentiel ; dans notre pays, ni les véhicules, ni le réseau routier, ni le climat ne sont pires que chez nos voisins où le bilan est moins lourd ; c'est donc sur le conducteur, sa compétence, son comportement et son environnement que l'effort majeur doit porter.

Le groupe a considéré qu'il convenait de concentrer son attention sur les salariés qui conduisent un véhicule d'un PTAC inférieur à 3,5 tonnes, soit à titre de conducteur professionnel soit conduisant professionnellement de manière régulière, ce dernier terme devant faire l'objet d'un projet de définition ; le champ plus vaste des accidents de trajet, s'il n'a pas été abordé spécifiquement reste néanmoins largement concerné, notamment par tout ce qui vise le conducteur.

En considérant la situation ainsi dessinée, le souci d'un examen cohérent suivi de propositions pratiques et, si possible, homogènes commande d'aborder la réflexion en concentrant les objectifs sur les trois acteurs ou facteurs essentiels : l'entreprise et ses devoirs, le conducteur et la prévention, le véhicule et sa mise en œuvre.

I - L'entreprise et ses devoirs

L'entreprise, comme toute activité, est naturellement créatrice de risque, mais simultanément, de prévention. Créatrice de risque aussi bien hors de son enceinte qu'à l'intérieur, elle doit l'être, là aussi, de prévention.

Sur le domaine public, ce sont les pouvoirs publics qui ont, au premier chef, la charge de la sécurité et de l'élaboration des normes qui constituent le seuil minimum ; on pourrait donc imaginer que la responsabilité de l'employeur est atténuée lorsque le salarié exerce une activité encadrée par des règles qui ne sont pas de son fait.

Il n'en est rien, car il a la double charge de veiller, d'une part à ce que le travailleur placé sous son autorité s'y conforme, en arrêtant les dispositions d'organisation, voire de discipline qui s'imposent, et d'autre part, de rechercher toutes les mesures appropriées pour lui assurer un niveau de sécurité supérieur à ce minimum, à raison de ses obligations générales, rappelées notamment par le code du travail. Issue du contrat de travail, l'autorité de l'employeur ne se divise pas selon le lieu où elle s'exerce, et sa responsabilité en est indissociable.

Par conséquent, s'il incombe à chaque travailleur de prendre soin de sa sécurité, en fonction de sa formation et selon ses possibilités, le principe de la responsabilité du chef d'établissement n'est pas affecté lorsque la tâche prescrite s'effectue à l'extérieur de l'entreprise.

Certes, dans une situation de mission, on a pu craindre que son autorité se trouve, en tout, altérée par l'éloignement.

Mais la situation du salarié dans l'entreprise a bien évolué depuis le système de surveillance fondé sur la relation contremaître/ouvrier. De nos jours, celui-ci est, le plus souvent doté d'un rôle et d'un objectif justifiant que le contrôle, si nécessaire, s'effectue a posteriori. Il en va de même pour celui dont l'activité ou une part de cette dernière a lieu sur la route ; il se voit fixer une mission avec des objectifs dégageant une marge d'appréciation réduite ou quasiment nulle, sans préjudice des moyens modernes de communication et de navigation qui permettent, non seulement un contrôle extrêmement précis, mais une relation permanente avec le conducteur d'un véhicule qui peut en outre être exactement localisé.

Il est d'ailleurs clair qu'au-delà des principes, on voit mal les motifs pratiques qui justifieraient un exercice de l'autorité effective de l'employeur différente selon que le salarié effectue tout ou partie de sa mission, dans l'établissement ou à l'extérieur.

Il faut au surplus avoir présente à l'esprit, à chaque pas de cette démarche, aussi bien pour ce qui concerne le code du travail que la prévention et le véhicule, la ferme position des juges, au plus haut niveau, en matière de responsabilité de la prévention des risques professionnels ; cette jurisprudence devenue constante fait désormais peser sur l'employeur, une obligation de résultat plutôt qu'une simple obligation de moyens. La Haute Juridiction judiciaire vient d'ailleurs d'appuyer sa jurisprudence encore récente en élargissant aux accidents du travail les solutions qu'elle a fait prévaloir pour les maladies professionnelles ; à cet égard, la netteté de l'attendu mérite le rappel : « ...en vertu du contrat de travail, l'employeur est tenu envers ce dernier d'une obligation de sécurité de résultat notamment en ce qui concerne les accidents du travail ; le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable... » (C. Cass 11 IV 2002). Chacun doit tenir compte de cette nouvelle donne. Et mieux vaut donner les moyens de prévenir que de s'en remettre à la mise en cause des responsabilités.

Le code du travail détermine les règles essentielles des rapports entre employeurs et salariés, notamment au plan de leur protection et de la prévention des accidents du travail.

Mais au-delà, il est, dans son évolution, le reflet des préoccupations d'une époque et des risques qu'elle produit ; or, à la différence de biens d'autres, l'accident du travail en circulation routière, risque majeur aujourd'hui, comme on l'a constaté, n'y est nulle part appréhendé. Il paraît donc particulièrement nécessaire, au-delà des dispositions qui peuvent implicitement les concerner, pour des raisons de droit, mais aussi de réalisme et d'efficacité, de préconiser la prise en compte, dans le Code du Travail, des risques d'accidents de circulation routière au cours des missions.

Il s'agit à la fois ici d'affirmer le principe général de prévention du risque routier et d'aménager un certain nombre de dispositions pertinentes, tout en remarquant que l'application pratique de l'obligation de l'employeur de prévenir les risques liés aux déplacements dans le cadre des instructions reçues suppose qu'elle soit déclinée au moyen d'une articulation appropriée entre la réglementation et des recommandations.

Les principes généraux de l'article L 230-2 qui détermine les obligations générales de l'employeur d'évaluer et de prévenir les risques s'étend de droit aux déplacements effectués en application de ses consignes, en dehors de l'établissement et notamment sur la voie publique. La prévention de ce risque y est donc, déjà, implicitement prévue. Mais en réalité, en l'absence de règles spécifiques, elle n'est pas traitée aujourd'hui dans ce cadre (ainsi, la récente circulaire du 18 avril 2002 sur l'évaluation des risques). Il faut donc l'identifier expressément par une incise dans cet article, précisant que l'évaluation des risques, et par conséquent, toutes les prescriptions qui les concernent, visent aussi l'organisation des déplacements pour le travail. Ainsi ces principes généraux viseraient explicitement les risques routiers du travail.

Cette application aux risques liés à ces missions implique d'une manière générale les mesures suivantes :

1- Organiser le travail de façon à éviter ou à limiter les déplacements en recourant à des moyens alternatifs (tels que téléconférences etc...).

2- Prendre en compte l'examen d'une priorité à l'utilisation des moyens de déplacement les plus sûrs, lorsque des déplacements sont nécessaires.

3- Identifier et faire emprunter les itinéraires les plus sûrs.

4- 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.

5- S'assurer que les salariés qui conduisent des véhicules routiers pour le travail ont les compétences nécessaires, au moyen d'une formation complémentaire au permis de conduire, formation qui doit tenir compte de l'évaluation des risques, et notamment du type de véhicule utilisé, de la nature et des conditions des déplacements concernés et des autres tâches liées aux déplacements.

6- 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.

7- 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.

Pour mettre en cohérence les principes ainsi rappelés et les règles codifiées, il convient de mettre à jour certaines dispositions qui devraient être en conséquence, modifiées. Il faut bien mesurer l'inconvénient majeur que constitue, même pour les praticiens, chaque épaississement du Code du Travail ; mais à bien y regarder, son mutisme vis-à-vis du premier risque mortel pour les salariés est encore plus fâcheux. Rien n'est pire qu'un Code déconnecté des réalités du travail et des risques qu'elles impliquent pour les travailleurs.

Cette prise en compte du risque routier et des mesures de prévention qu'il commande touche à différents thèmes du Code du travail :

Le règlement intérieur est le document par lequel l'employeur fixe les mesures d'application de la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité dans l'établissement. C'est donc la voie par laquelle s'exprime sa volonté d'attention et de prévention au regard des risques courus par les salariés de son entreprise (c'est ainsi par exemple qu'une fédération de transporteurs recommande d'y inscrire l'obligation de porter la ceinture de sécurité y compris quand elle n'est pas encore imposée).

Il ne serait pas acceptable que le risque majeur ne soit pas au moins évoqué dans ce document.

Il s'agit donc de rendre ses prescriptions cohérentes avec l'objectif de prévention du risque routier.

L'article L 122-34 du code du travail impose que le règlement intérieur fixe : « les mesures d'application de la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité dans l'entreprise ou l'établissement... ». S'il est certain que ces mesures peuvent s'appliquer aux modalités d'une mission confiée par l'employeur à l'extérieur de ses propres locaux, une lecture rapide et, le cas échéant de bonne foi, peut conduire à croire que ces dispositions ne visent que l'activité à l'intérieur de l'établissement, dont les critères de définition sont essentiellement d'ordre géographique.

Il paraît donc utile pour mettre un terme à des interprétations fâcheuses, de préciser qu'il s'agit des salariés de l'entreprise ou de l'établissement. S'il ne paraissait pas judicieux d'intervenir à ce niveau du texte, au moins serait-il nécessaire d'ajouter un alinéa portant sur les dispositions applicables en cas de mission à l'extérieur ou rappelant les dispositions applicables (comme le fait le dernier alinéa sur les abus d'autorité, issu de la loi du 2 novembre 1992) ou simplement rappelant que, à côté des équipements de travail et des équipements de protection individuelle, sont aussi visés les véhicules routiers utilisés sur la voie publique pour le travail.

La convention collective est l'instrument par lequel s'exprime la volonté commune des partenaires sociaux de l'entreprise ou de la branche professionnelle. S'il est admis que la prévention constitue, par excellence, un terrain consensuel, on ne comprendrait pas que ces partenaires ne soient pas invités à lui faire exprimer cette communauté d'objectifs.

Cette voie doit être autant que possible privilégiée car elle répond au souci de confier aux partenaires sociaux le soin d'élaborer les règles dûment concertées les plus adaptées à la branche professionnelle qu'ils représentent. Il convient donc de faire figurer au nombre des dispositions que doit comprendre la convention, pour être susceptible d'extension : « les conditions de mise à disposition des véhicules pour un usage professionnel ».

En ce qui regarde les clauses concernant le salaire, il faut veiller à ce que la productivité ne soit pas recherchée dans la vitesse, alors que les véhicules en cause sont souvent choisis en considération de leur souplesse et de leur rapidité. « La productivité, ce n'est pas de la vitesse, mais de la connaissance » déclare un dirigeant d'une organisation de transporteurs ; tout nous invite à faire partager cette conviction, à la transposer et à l'illustrer dans les faits. Chacun y trouvera son compte.

Les conséquences particulièrement néfastes du travail dit « au rendement » sur la sécurité en matière de circulation routière devraient donc conduire à le viser par une mention supplémentaire (g) dans l'article L 133-5 qui interdirait ou tiendrait pour nulle de plein droit : « Toute clause de rémunération de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte à enfreindre la réglementation » comme l'a déjà prévu, pour sa part, la loi d'organisation des transports intérieurs.

Une solution alternative, également satisfaisante, consisterait en ajout in fine à l'article L-133-7 (2°) : « la conduite des véhicules à usage professionnel » à la liste des travaux ne pouvant donner lieu à salaire au rendement.

Bien entendu, placer cette exclusion au niveau du souhait ou de la simple recommandation ne répondrait pas à la priorité que les pouvoirs publics entendent donner à la lutte contre cette première cause d'accidents mortels du travail.

Le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail est dans les établissements d'une certaine taille le lieu de l'analyse, de l'évaluation et de la prévention concertée des dangers menaçant la santé et la sécurité des travailleurs. Il bénéficie de la présence de personnes étrangères à l'établissement particulièrement qualifiées, telles le médecin du travail, le chef du service de sécurité et des conditions de travail, l'inspecteur du travail et le représentant de la CRAM.

Il convient de rappeler que le risque routier entre pleinement dans le champ de compétence de cet organisme. Ce rappel, au niveau de l'article L.236-2 (2°) devrait intervenir aussi bien au niveau de l'analyse du risque que des enquêtes prescrites et des plans de prévention du risque routier.

Il y a aussi lieu de donner au C H S C T le droit de saisir les autorités compétentes des aménagements du réseau routier qui lui paraissent de nature à améliorer la sécurité des salariés qu'il représente.

Ces différents ajouts sont nécessaires car ils ont pour but de conférer explicitement à cet organisme, axe de toute prévention concertée, avec les moyens utiles, les compétences en la matière pour analyser, enquêter et proposer.

Les conditions de rémunération ne sont évidemment pas neutres au regard de la sécurité, ce qui conduit la réglementation à interdire certaines modalités pour plusieurs catégories de travaux.

Ainsi qu'il l'a été signalé pour les conventions collectives, il est logique d'affirmer que la conduite des véhicules sur la voie publique constitue un risque significatif, non seulement pour le salarié lui-même, mais aussi pour les autres usagers puisque cette activité s'exerce sur un domaine partagé. Par conséquent, ne peut être admise la pratique de rémunération du travail, en fonction du rendement, qui, ici, a pour paramètre majeur, la vitesse. Ce type de disposition rejoindrait d'ailleurs celle prévue pour les poids lourds par la loi, et le règlement européen, comme il est indiqué plus haut.

La durée du travail a, dans beaucoup de cas, une répercussion directe sur le niveau du risque.

L'objectif est ici, clairement, de confirmer, ou plutôt de rappeler, que le temps de conduite professionnelle est du temps de travail car le temps de conduite ne peut, à cet égard, être utilisé comme une variable d'ajustement.

La définition du temps de travail, telle qu'elle figure déjà dans le Code du Travail et qu'il convient sans doute de rappeler, est claire puisqu'elle précise qu'il s'agit du temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. Cette disposition, parfois perdue de vue pour ce qui concerne la conduite, pourrait être utilement complétée, afin d'être encore moins ambiguë, par un alinéa à ajouter dans l'article L 212-4 indiquant que : « le temps consacré à la conduite des véhicules routiers utilisés pour le travail est considéré comme temps de travail ». A moins de considérer que ce rappel de la volonté du législateur pourrait emprunter une voie de niveau moins élevé.

La mise à disposition d'équipements adaptés a déjà été signalée comme une nécessité. Il convient de souligner la prise en compte des accidents de circulation routière en faisant figurer à côté des équipements de travail et des moyens de protection, les véhicules routiers utilisés sur la voie publique pour le travail.

Une disposition réglementaire regroupant les mesures applicables aux véhicules routiers utilisés pour le travail et concernant les aménagements et les moyens de communication, d'information ou de navigation rappellerait utilement les mesures prescrites ou préconisées.

Enfin, les formations nécessaires pour les salariés exposés au risque routier devraient être prévues de façon à appliquer aux véhicules utilisés pour le travail les règles relatives à la prévention et notamment celles relatives à l'utilisation en sécurité des équipements de travail, issues des directives européennes.

Il convient à cet égard de s'assurer que les formations qui seront visées à l'art R 233-13-22 sont imputables sur la participation prévue à l'article L 950-1, en veillant au respect des critères convenables ;

- le développement des compétences professionnelles des salariés ;
- la validation par une instance extérieure à l'entreprise ;
- la possibilité de transfert de cette reconnaissance de compétences lorsque le salarié change d'entreprise ;
- et, si possible, l'intégration dans un plan de prévention du risque routier en entreprise.

Pour ce qui concerne la médecine du travail, il faut, au plan réglementaire, faire figurer parmi les missions du médecin du travail la prévention des risques routiers du travail, par un ajout à l'article qui en connaît (R.241-41), et veiller, lorsque la conduite n'est pas l'emploi principal du salarié, à ce que cet aspect du poste soit bien porté à la connaissance du praticien.

Enfin, pour ce qui regarde les travailleurs indépendants, le souci d'efficacité (comme celui de juste concurrence) implique qu'ils se voient appliquer les mesures de prévention pertinentes relatives au risque routier du travail (dans l'esprit des dispositions de l'article L.235.18 pour le bâtiment et les travaux publics).

On trouvera en annexe II des propositions de rédaction.

Le problème de l'alcoolisme n'a pas été abordé.

Le groupe n'a pu se pencher avec suffisamment d'attention sur l'importante question de l'alcoolisme et des psychotropes. Mais au cours de l'examen des dispositions du code du travail auquel il s'est livré, il n'a pas pu ne pas relever le caractère désuet, voire obsolète de celles qui y ont trait, notamment l'article L.232-32, qui se borne à interdire l'introduction dans les établissements de « toute boisson alcoolique autre que le vin, la bière, le cidre, le poiré, l'hydromel non additionnés d'alcool ». A la lumière des quelques réflexions ci-dessus, sur la nécessaire actualité de notre code, on appréciera l'opportunité d'une mise à jour correspondant au risque et aux mœurs. Il convient néanmoins de remarquer que certaines entreprises ont déjà pris, par la voie du règlement intérieur, les mesures visant à imposer un taux d'alcoolémie nul pour certaines activités.

Je propose, si la réforme des textes envisagée est agréée et menée à son terme, de demander au corps interministériel d'Inspection du travail de consacrer l'une de ses actions prioritaires à leur mise en œuvre. Jusqu'à présent, et sauf erreur, la première cause de mortalité au travail n'a pas été l'objet d'une telle attention.

Cette action pourrait notamment porter sur :

- une information et une sensibilisation aux nouvelles dispositions,
- des explications à l'intention des C H S C T et des représentants du personnel,
- un encouragement à la mise en application de plans de prévention comportant un volet routier,
- la conduite en cas d'accident mortels des enquêtes nécessaires, soit dans le cadre des C H S C T, soit dans celui des instructions ad hoc (circulaire D R T du 4 août 1983 et lettre du 7 juin 1990).

Leur connaissance des entreprises, quelle que soit leur taille, conjuguée à leur capacité de conviction, devrait permettre aux inspecteurs du travail du corps interministériel de mener à bien cette tâche de sensibilisation, d'information et de conseil propre à stimuler une application effective des nouvelles dispositions du code du travail et à produire des résultats concrets dans un domaine de prévention des accidents du travail qui reste au cœur de leur mission.

Cette action serait évidemment d'autant plus efficace que ces fonctionnaires bénéficieraient des moyens utiles, au plan de l'organisation, de la formation et de l'information ainsi que des déplacements, et pourraient se voir aidés par une personne « ressource ».

Il va de soi, enfin, que cette orientation ne saurait prospérer si elle ne se conjugue pas avec les efforts des autres services publics, notamment les CRAM qui constituent une capacité d'expertise et d'intervention particulièrement utile et qui ont, au surplus, acquis une expérience indispensable à la faveur de leurs campagnes récentes.

Elle devrait aussi pouvoir s'appuyer sur l'un des organismes déconcentrés, capable d'observer, d'évaluer, de concerter et de proposer.