

III - Le véhicule et sa mise en oeuvre

Les mesures à envisager pour le véhicule et sa mise en œuvre doivent évidemment s'inscrire dans le cadre des voies tracées par les dispositions attendues du Code du Travail.

Rappelant les obligations générales du chef d'entreprise ou d'établissement au regard des équipements de travail, il devrait aussi indiquer que les véhicules utilisés sur la voie publique pour le travail doivent être aménagés et équipés pour les déplacements routiers, et maintenus en bon état de fonctionnement.

Certes, les chefs d'entreprise ou d'établissement restent les mieux placés pour apprécier les aménagements, adaptations et équipements appropriés pour faire assurer ces missions conformément à leurs obligations.

En revanche, les dispositions qui, appelées à intervenir lorsque des moyens de communication ou d'information sont utilisés dans le véhicule, doivent faire l'objet d'un examen particulier pour organiser leur mise en œuvre dans des conditions de sécurité en situation de circulation. Il est donc nécessaire de leur donner une portée pratique.

Les récentes innovations technologiques (téléphone, GPS, fax, écran, Internet, imprimante ...), dont peuvent être dotés les véhicules automobiles sont, sans conteste, de nature à faciliter les tâches.

Improprement utilisées, elles risquent cependant de détourner l'attention ou la vigilance du conducteur, voire de le perturber dans l'exercice de la conduite.

A propos des matériels d'information et de communication embarqués dans les véhicules à usage professionnel, il est proposé d'imposer aux entreprises les dispositions de la « recommandation de la commission des communautés européennes du 21 décembre 1999 sur les systèmes efficaces d'information et de communication embarqués dans les véhicules et garantissant une sécurité optimale : déclaration de principes européenne concernant l'interface homme/machine ». Ces dispositions concernent aujourd'hui les seuls constructeurs automobiles européens et leurs fournisseurs, qu'il s'agisse de première ou de seconde monte.

Cette recommandation préconise que les informations visuelles non liées à la conduite, qui sont susceptibles de distraire notablement le conducteur (écran, défilement d'images et de textes...) soient désactivées, ou soient exclusivement présentées de manière telle que le conducteur ne puisse pas les voir, lorsque le véhicule est en mouvement.

Elle mériterait d'être complétée en prévoyant spécifiquement que ces équipements ne doivent pas être accessibles par le conducteur installé à son poste de conduite.

Une sécurisation similaire devrait être imposée à l'égard des équipements en téléphone portable.

Cette mesure devrait concerner les 6.5 millions de véhicules utilisés à des fins professionnelles (voir annexe IV).

La vitesse et son contrôle constituent une autre préoccupation majeure.

Comme il a été dit plus haut, il est essentiel que la productivité ne soit pas recherchée dans la vitesse, dont elle peut constituer un facteur alors que les véhicules en cause sont le plus souvent sélectionnés, précisément, en considération de leur rapidité. Celle-ci, est maintenant du même ordre que celle des véhicules de tourisme ; ainsi, certains véhicules d'un poids total en charge de près de 3,5 tonnes sont capables de circuler à 160 Km/h (avec l'exigence du seul permis B).

La vitesse est présente dans 42 % des accidents mortels de la circulation. Si elle n'en est pas, dans tous les cas, l'unique cause, elle en est toujours un facteur aggravant. Dans le cadre de l'exercice d'une activité professionnelle, (flux tendus, juste à temps, zéro stock...) « la route » est souvent considérée, tant par l'employeur que par le salarié, comme le lieu où l'on peut rattraper les retards subis en amont.

Non seulement elle est vécue comme la variable d'ajustement mais elle est pratiquement confondue avec la productivité voire simplement avec la production. La vitesse devient le travail lui-même. On en vient à se demander si le respect absolu et scrupuleux des limites de vitesse et des autres règles du code de la route par un conducteur salarié ne serait pas regardé, y compris par lui-même, comme un défaut de conscience professionnelle. Et comment pourrait-il en être autrement quand tant de conducteurs non salariés, libres de ces contraintes, en usent aussi légèrement avec toutes ces règles ?

A l'heure actuelle les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes ne font l'objet d'aucune limitation spécifique de vitesse, alors que telles limitations existent pour les transports de marchandises dangereuses (80 km/h), les transports réalisés au moyen de véhicules de plus de 12 tonnes (90 km/h), de 3,5 à 12 tonnes (110 km/h) ou de véhicules de transports de voyageurs (100 km/h) comme le rappelle le tableau ci-dessous.

Véhicules	Autoroutes	Routes express	Routes
+ de 3.5 à 12 t	110	100	80
+ 12t non articulé	90	80	80
>12t semi-remorque	90	80	60
Marchandises dangereuses			
+3.5 à 12t	110	80	80
>12t avec ABS	80	70	60
> 12t sans ABS	80	60	60
Transports de personnes			
+10t sans ABS	90	90	90
+ 10t avec ABS	100	90	90

(source DSCR)

Cette situation peut inciter les conducteurs de VUL à des comportements dangereux dès lors, que pour des raisons de rentabilité notamment, ils peuvent être amenés à utiliser ces véhicules à des vitesses proches de leur limites de performances (augmentation du nombre des rotations, mise en œuvre de plusieurs VUL en lieu et place d'un véhicule de plus fort tonnage, ce qui permet par ailleurs d'échapper à la réglementation sur les temps de conduite...).

C'est pourquoi il serait prudent de limiter la vitesse maximale autorisée des véhicules utilitaires légers à 110 km/h. Un bridage serait de nature à imposer le respect de cette limitation, à côté d'un appareil électronique de contrôle, (tachygraphe) qui serait assurément, ou qui sera, un jour, la solution réaliste. Les chefs d'entreprise devraient y être encouragés par les mesures appropriées en accord avec les CRAM ou les assureurs, puisque leur impact sur la sécurité n'est pas contesté.

Au cours du forum national du 26 octobre 2001, un représentant des transporteurs routiers soulignait justement que sa fédération souhaitait que le limiteur de vitesse soit imposé sur tous les véhicules de 3,5 tonnes et moins. C'est aussi le vœu de l'association pour la promotion et le suivi de la sécurité routière en entreprise. A cet égard une voie particulièrement pratique serait celle d'un limiteur automatique adaptable, asservi à la vitesse réglementaire du lieu où circule le véhicule, tel le LAVIA dont les premiers prototypes devraient apparaître à la fin de cette année.

Techniquement la mesure de bridage est relativement simple et peu onéreuse puisqu'elle prend la forme d'une modification de la cartographie moteur. Elle devrait concerner, à terme et au fur et à mesure des remplacements, l'ensemble du parc de VUL soit environ 5 millions de véhicules.

Il est en tout cas important de noter que la possibilité de contrôle par un appareil adéquat reste une question centrale en matière de sécurité car elle vise en même temps deux des facteurs essentiels de risque, la vitesse et les durées de travail, pour lesquelles toute connaissance est réduite à un état déclaratif qui donne peu de garanties objectives.

Mais, aussi souhaitables qu'elles soient, ces mesures rencontrent pour leur application des difficultés d'ordre juridique puisqu'elles nécessitent l'extension de la directive 92/6 CEE du conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteurs.

Les représentants de la Direction transport-énergie à Bruxelles ont indiqué que cette perspective ne figurait pas parmi leurs priorités. Il reste qu'on touche là au cœur d'un problème, qui préoccupe plusieurs pays, qui y ont consacré récemment des études, suivies de propositions de prévention au risque d'accident routier du travail comme la Grande-Bretagne et des Pays-Bas.

Cette inquiétude est d'autant plus vive que si le risque est d'ores et déjà considérable, son ampleur croît évidemment à mesure que les contraintes et la vigilance visant les poids lourds, se traduisent, naturellement, par un glissement vers la mise en service de véhicules plus légers préalable.

Je propose dans ces conditions, pour garder ce cap qui paraît bien, à terme, incontournable, de saisir la commission, après consultation de ces partenaires, d'une proposition d'étude sur le risque d'accidents routiers du travail, en particulier ceux mettant en cause un véhicule utilitaire léger affecté au transport de marchandises, risque auquel ils sont déjà, on l'a vu, sensibles.

En tout cas et pour le moins, il demeure indispensable de s'assurer de la vigilance du conducteur ; il convient donc d'obtenir que ces véhicules soient équipés d'un dispositif d'alerte permettant d'attirer l'attention sur le dépassement de la vitesse prévue ou autorisée.

De nombreux véhicules de tourisme sont déjà pourvus de cet équipement.

Dans le même esprit, les spécialistes se montrent attachés à pourvoir les véhicules en cause d'un équipement apportant en cas d'accident des données circonstancielles fiables. Cette orientation, particulièrement prometteuse, mérite d'être soutenue, mais ne devient réaliste que si certains préalables sont levés :

-les indications fournies doivent porter sur une période suffisante pour ne pas écarter arbitrairement la recherche des conditions de travail de l'arbre des causes de ces accidents du travail,

- l'état, qui doit être exemplaire pour ses propres véhicules, devrait veiller à la nécessaire harmonisation entre les dispositions ainsi envisagées et les directives européennes qui lui accorde des dispenses et s'assurer, pour son propre compte, de l'application effective de ces nouvelles règles,

- la mise en œuvre de ces dispositions pour les véhicules appartenant aux salariés doit faire l'objet d'un traitement approprié car elle pose des problèmes différents,

- les contacts utiles doivent être pris, sans attendre, avec les services du ministère chargé des finances et du budget pour déterminer le soutien financier nécessaire pour la réussite de ce projet.

Je propose que la Direction de la sécurité et de la circulation routière soit chargée, de parachever cette réflexion et de prendre les contacts indispensables avant d'en informer dans un délai raisonnable, de l'ordre de six mois, le comité de pilotage.

Enfin, sur ce chapitre, on observe que l'utilisation des véhicules professionnels (messageries, visiteurs médicaux, commerciaux...) est, normalement, intensive. Ces véhicules effectuent chaque année un kilométrage largement supérieur au kilométrage moyen (14.000 km) et sont ainsi exposés à une usure accélérée de leurs organes, notamment de sécurité (freins, direction, amortisseurs).

La périodicité du contrôle technique courant, c'est à dire après 4 ans puis tous les 2 ans, ne répond pas à la nécessité d'un maintien dans un état optimum, ou même, parfois, simplement satisfaisant. Une récente enquête réalisée pour le compte de la CNAMTS fait apparaître qu'un nombre significatif de salariés admettent avoir conduit, ou conduire à des fins professionnelles, des véhicules dont l'état ne leur paraissait pas de nature à garantir leur sécurité.

Il faut donc envisager de soumettre les véhicules d'entreprise de moins de 3,5 tonnes et assimilés à la réglementation spécifique sur le contrôle technique applicable notamment aux véhicules spéciaux (taxis et ambulances) prévu par l'arrêté du 18 juin 1991 modifié, soit à la règle d'une visite annuelle.

Cette mesure devrait concerner les six millions et demi de véhicules utilisés à des fins professionnelles. Le contrôle technique des véhicules spéciaux visés plus haut vient d'être transféré des D R I R E aux réseaux commerciaux qui sont parfaitement capables d'absorber cette charge nouvelle. L'assise juridique se traduirait par une modification de l'arrêté précité du 18 juin 1991.

L'analyse menée à son terme par le groupe de travail a appelé un certain nombre de réflexions évoquées au cours de ce rapport et qui peuvent être formulées, en manière de conclusions, sous forme de recommandations.

Il est ainsi recommandé,

1. que la législation du travail tienne compte dans toutes ses composantes du risque majeur que constitue l'accident routier du travail, et que ce risque soit explicitement mentionné dans le Code du travail, non seulement au regard des dispositions relatives à la prévention, et aux C H S C T, mais aussi dans celles, plus générales, concernant les conventions collectives, le règlement intérieur et le salaire.
.que dans l'esprit de cette action prioritaire, un travail de sensibilisation soit confié au corps interministériel de l'inspection du travail.
2. que les salariés appelés à conduire de manière régulière un véhicule dans le cadre de leur activité bénéficient d'une formation professionnelle relevant des types d'action prévus par l'article L 900-2 du Code du travail, comportant des actions d'acquisition des connaissances et des modes opératoires ; elles devraient être ultérieurement complétées par des actions d'entretien et de perfectionnement. La mise en œuvre devrait s'inscrire dans une démarche associant l'ensemble des pouvoirs publics compétents en matière de formation professionnelle, de sécurité routière et de prévention, aux partenaires sociaux. La procédure de Recommandation à l'initiative de la CNAMTS est à cet égard la plus pertinente.
3. que soient ménagées les articulations nécessaires entre ces formations et celles prévues dans le cadre de la FIMO et de la FCOS.
4. que les chefs d'entreprise ou d'établissement soient conduits à s'assurer de la connaissance du poste de travail par les salariés concernés, au regard des conditions spécifiques aux missions et aux véhicules qui leur sont confiés.
5. que des dispositions soient prises pour rappeler que les visites médicales d'aptitude doivent porter sur l'ensemble des tâches afférentes au poste de travail occupé et, qu'en conséquence le médecin soit informé des tâches de conduite sur le domaine public qu'il comporte.

6. qu'un effort soit accompli pour promouvoir la mise en chantier de plans de prévention du risque routier, tant au niveau des entreprises disposant d'un CHSCT qu'à l'endroit des entreprises de taille plus modeste, en leur offrant le moyen et les structures leur permettant de conjuguer leurs efforts et en améliorant le soutien dont elles peuvent disposer :
 - au niveau des cotisations CNAMTS, notamment par une extension et une modulation du système des ristournes,
 - en arrêtant, dans le cadre conventionnel, avec les partenaires de l'accord précité du 1^{er} juillet 1998, les dispositions propres à affecter au risque routier des salariés d'entreprise utilisant professionnellement un véhicule, une part spécifique du budget conventionnel, dans des conditions associant souplesse et efficacité ; qu'elles puissent y imputer, dans des conditions à déterminer, les dépenses justifiées qu'elles exposent pour la prévention de ce risque.
7. que, dans le domaine particulièrement sensible, et spécialement concerné par le présent rapport, des « transports légers », la charte entre Transports et Logistique de France (TLF), d'une part, le ministère chargé des transports et la CNAMTS d'autre part, soit enrichie d'un volet organisant la mise en œuvre de plans de prévention du risque routier dans les entreprises de ce secteur.
8. que des structures convenables soient prévues pour assurer la sensibilisation et la formation des chefs d'entreprises et des cadres à la mise en œuvre des mesures de prévention du risque routier et notamment des plans de prévention.
9. qu'une réflexion d'ensemble non limitée à notre pays soit engagée dans la perspective de voir les véhicules utilitaires légers, dont les vitesses maxima rejoignent souvent celles de véhicules de tourisme, équipés d'appareils permettant de limiter et/ou de contrôler leur vitesse en considérant raisonnable que celle-ci soit limitée à 110 km/h.
10. que la fréquence des visites de contrôle technique soit ramenée à un an pour les véhicules utilisés pour le travail.
11. que, pour la mise en œuvre de la sixième recommandation ci-dessus, les pouvoirs publics et l'Institution de prévention désignent, dans l'esprit des « pôles d'animation régionaux sécurité routière » prévus par la charte du 22 décembre 1999, les organismes déconcentrés regroupant les partenaires sociaux et les acteurs institutionnels de la prévention, susceptibles de piloter les actions relatives au risque routier et notamment de proposer les modes opératoires convenables pour l'élaboration de plans de prévention dans les entreprises de taille modeste ; qu'à cet égard les chambres consulaires soient appelées systématiquement à participer au dialogue avec ces entreprises.
12. que le Comité national de pilotage soit, si elles sont agréées, constitué organe de suivi et metteur en œuvre de ces recommandations ; que dans cette hypothèse, ces recommandations, ou celles d'entre-elles qui seraient tenues pour prioritaires, constituent son programme annuel d'action ; qu'il soit invité à rendre compte régulièrement à ses autorités et, notamment dès cet automne, de son avis et des modalités qu'il propose pour leur application ; qu'il prenne enfin toute mesure utile pour disposer d'un outil fiable et cohérent lui permettant de mesurer les évolutions attendues.

13. que ces recommandations, ou celles d'entre elles qui seraient agréées, soient mises au plus tôt à l'ordre du jour des instances appelées à en connaître : conseil supérieur de la prévention des risques professionnels, conseil national de la sécurité routière, comité interministériel de sécurité routière, commission des accidents du travail, notamment.

Ces recommandations et les mesures qu'elles appellent, dont on trouvera le détail ci-après, sont peu nombreuses. Elles se veulent ciblées et concrètes. On peut à bon droit, avant d'aller plus loin, s'interroger sur leur pertinence et sur leur effet.

Les entretiens avec les différents acteurs ont, sans surprise, montré une attention extrême, de leur part, au risque d'accident routier du travail ; et aussi, une volonté d'agir.

Pour sa part chacun des membres du groupe a l'absolue conviction que ces mesures sont nécessaires.

Mais quel effet ? Comment le mesurer ? Le livre blanc de la Commission compte sur une réduction du nombre des victimes de la route de 50 % d'ici 2010. Nos amis britanniques dans le rapport rendu récemment sur les accidents routiers du travail visent une réduction de même ordre.

Il serait présomptueux d'assurer ou même de prévoir qu'on peut nourrir la même attente des mesures ici préconisées. Mais il est certain qu'elles peuvent y participer de manière significative.

Parce qu'elles marqueraient une ferme volonté de l'ensemble des partenaires aussi bien publics que sociaux d'aller au bout de la démarche culturelle qu'ils ont entreprise et qui les conduit à placer le sujet aux premiers rangs de leurs préoccupations.

Mais surtout parce que chacune d'elles se veut une stimulation à la mise en œuvre concertée de solutions pratiques qui ont fait leurs preuves, et a vocation à s'intégrer dans le plan d'ensemble cohérent que la situation réclame. Cependant, leur efficacité dépend naturellement du délai qui y serait nécessaire.

Le pari plus haut cité n'est pas à prendre : mais la démarche est de bon aloi. Et nous avons la ferme conviction que les mesures proposées constituent un pas dans ce sens ; un pas déterminant pour la restauration de la légalité routière et donc de la sécurité.

Bien entendu, il est ici question des salariés dans le cadre de leur travail, mais ceux qui s'y rendent en voiture sont les mêmes ; et ce sont les mêmes encore qui conduisent en famille ou pour leurs propres besoins. Ce qui est proposé, ce qui sera fait pour les premiers le sera donc pour chacun d'eux, en toute circonstance, et aussi pour les autres usagers qui partagent avec eux ce domaine de tous les citoyens qu'est la route.

MESURE			DISPOSITIF				
N°	Titre	Description sommaire	Niveau du texte	Autorité compétente	Consultation requise	Implication EU	Délai prévu
1	Règlement intérieur	Inclure l'utilisation des véhicules routiers dans la liste des questions d'hygiène et sécurité traitées par le règlement intérieur.	Loi	Ministère chargé du travail.	Organisations professionnelles.	Cohérent avec la directive 89/391/CEE	2 ans
2	Évaluation des risques	Rendre explicite l'inclusion des risques liés aux déplacements pour le travail dans l'évaluation des risques par l'employeur.	Loi	Ministère chargé du travail.	CSPRP CNHSTA	Cohérent avec la directive 89/391/CEE	2 ans
3	Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail	Inclure le risque routier dans la définition des missions d'analyse, d'enquête et de proposition des CHSCT.	Loi	Ministère chargé du travail.	CSPRP CNHSTA	Cohérent avec la directive 89/391/CEE	2 ans
4	Conventions collectives	Inclure les conditions d'utilisation des véhicules routiers pour le travail parmi les sujets devant être traités par les conventions collectives.	Loi	Ministère chargé du travail.	CNCC	Non	2 ans
5	Rémunération	Proscrire la rémunération au rendement pour la conduite de véhicules pour le travail.	Loi	Ministère chargé du travail.	CNCC	Non	2 ans
6	Travailleurs indépendants	Rendre applicables aux travailleurs indépendants les mesures de prévention des risques routiers.	Loi	Ministère chargé du travail.	CSPRP CNHSTA	Non	2 ans
7	Durée du travail	Dire que le temps consacré à la conduite de véhicules pour le travail est considéré comme temps de travail effectif.	Loi	Ministère chargé du travail.	CNCC	Cohérent avec la directive 93/104/CEE modifiée.	2 ans
8	Mise à disposition des équipements de travail	Ajouter les véhicules routiers à l'énumération des équipements de travail soumis à des règles d'utilisation du code du travail.	Loi	Ministère chargé du travail.	CSPRP CNHSTA	Compatible avec la directive 89/655/CEE qui pourrait être complétée	2 ans
9	Règles d'utilisation de véhicules pour le travail	Introduire dans le code du travail des règles relatives aux choix, à l'équipement et à l'entretien des véhicules, aux moyens de communication embarqués, à la formation des conducteurs et à l'organisation des déplacements.	Décret	Ministère chargé du travail.	CSPRP CNHSTA	Compatible avec la directive 89/655/CEE qui pourrait être complétée	1 an
10	Formation des conducteurs	Définition des conditions de la formation des conducteurs de véhicules routiers pour le travail.	Arrêtés	Ministères chargés du travail, de l'agriculture et des transports.	CSPRP CNHSTA	Non	6 mois

MESURE			DISPOSITIF				
N°	Titre	Description sommaire	Niveau du texte	Autorité compétente	Consultation requise	Implication EU	Délai prévu
11	Mise en place d'un certificat de compétence pour la conduite en sécurité des véhicules légers	Formation professionnelle complémentaire au permis de conduire	Recommandation de la CNAMTS	CNAMTS en liaison avec les ministères chargés du travail et des transports,	.Commission des accidents de travail .Comités techniques nationaux ;comité de pilotage	Non	6 à 12 mois.
12	Désignation des organismes locaux	Investir les pôles d'animation régionaux de sécurité routière d'un rôle d'animation et de pilotage en la matière	Décision	Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière	Ministres concernés	Non	3 mois
13	Adaptation du système de cotisations CNAM	Revoir les critères et les modalités de cotisations afin de développer les PPRR	Instruction	?	?	Non	6 mois à 1an
14	Appui financier de la CNAM	Aider les entreprises qui mettent en œuvre un plan	Instruction	Institution?	?	Non	6 mois à 1 an
15	Appui financier assurances	Adaptation de la convention pour affecter une part des crédits 0.5%. Prise en compte des dépenses justifiées.	Convention	Ministères chargés des transports et des finances, FFSA, GEMA		Non	6 mois ou renouvellement
16	Chartes de branches	Conclure des chartes de branches comportant un volet "transports légers"	Charte	Ministère chargé des transports et branches		Non	1 an
17	Comité de pilotage	Confier au comité de pilotage le suivi des présentes recommandations	Décision	DSCR/CNAM	Ministre du Travail	Non	6 mois
18	Information	Inscription des présentes mesures à l'ordre du jour des instances appelées à en connaître		DISR, Transports, Emploi, CNAM		.Non	3 mois
19	Etude européenne spécifique sur la sinistralité des véhicules	Demande conjointe d'au moins 3 Etats membres	Lettre	Ministère chargé des transports	Comité de pilotage	Oui	1 an

MESURE			DISPOSITIF				
N°	Titre	Description sommaire	Niveau du texte	Autorité compétente	Consultation requise	Implication EU	Délai prévu
20	Dispositif d'alerte vitesse						
21	Contrôle technique	Réduction du délai entre les contrôles	Arrêté	transports/ industrie	Comité de pilotage	Non	1 an