

Conseil national de la sécurité routière

Recommandation adoptée en séance plénière du 28 novembre 2022

Commission « Santé, comportement pour une mobilité responsable »

Stratégie de mobilisation des branches professionnelles sur le risque routier

Contexte et enjeux

Le risque routier est un risque professionnel majeur : chaque année, les accidents routiers professionnels sont la première cause de mortalité au travail. Il faut distinguer l'accident de mission, qui se produit sur la route et pendant le temps de travail et l'accident de trajet qui survient sur la route, entre le domicile du travailleur et son lieu de travail.

En 2020, 356 personnes ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail (878 si l'on compte toutes les victimes impliquées dans ces accidents, soit 35% de la mortalité routière). Les trois quarts de ces accidents se produisent sur un trajet domicile-travail et un quart lors d'un déplacement dans l'exercice d'une mission professionnelle. **Voir en annexe la série de données détaillées sur les accidents en lien avec l'activité professionnelle.**

De manière globale, outre les conséquences irréversibles pour le travailleur et ses proches, les accidents routiers professionnels (qu'ils soient mortels ou non) peuvent avoir des conséquences fortement pénalisantes pour la vie et l'activité d'une entreprise (notamment en matière d'organisation du travail, de logistique et de climat social).

En dépit de sa gravité, le risque routier professionnel suscite une attention insuffisante de la part des responsables d'entreprises, des représentants du personnel et des salariés en général. Bien souvent, la conduite dans le cadre des missions n'est pas considérée comme faisant pleinement partie de l'activité professionnelle. Trop peu d'actions de prévention spécifiques à ce risque sont déployées au sein des entreprises alors même que les déplacements routiers au travail connaissent depuis quelques années une croissance importante. D'autre part, l'absence d'un lien de subordination concernant les déplacements trajet domicile-travail ne facilite pas la prise en compte de ce risque dans les actions de prévention mises en œuvre dans les entreprises.

Les cibles prioritaires de la recommandation sont les entreprises qui n'ont pas pleinement conscience de l'impact financier et organisationnel du risque routier professionnel sur leur activité, sur le dialogue social dans leur organisation, sur leurs résultats et leur performance, et qui ne s'investissent pas suffisamment sur ce risque (en particulier, les petites et moyennes entreprises [PME] et les très petites entreprises [TPE] qui de par leur taille ont rarement vécu la gravité potentielle du risque routier).

Afin de sensibiliser les entreprises, la recommandation propose de mobiliser les branches professionnelles, identifiées comme prioritaires, afin qu'elles développent des actions adaptées à leur secteur d'activité et qu'elles incitent les dirigeants d'entreprises (notamment de PME/TPE) à mettre en œuvre un plan d'action pour prévenir ce risque au sein de leur entité.

La recommandation s'inscrit parfaitement dans la déclinaison des orientations de la mesure n° 1 du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 qui vise à davantage impliquer les partenaires sociaux dans la prévention et la sensibilisation au risque routier professionnel. A ce titre, elle est en parfaite cohérence avec l'instruction interministérielle n° DGT/CT3/DSR/BPAL/2018/281 du 17 décembre 2018 relative à la prévention du risque routier professionnel.

Il convient de rappeler que des actions ont été menées par le passé, notamment sous l'égide du Comité de

pilotage pour la prévention du risque routier professionnel (de sa création en 2001 à sa suppression en 2013). Ce comité s'est notamment attaché à définir un code de bonnes pratiques, première formalisation paritaire de mesures de prévention spécifiques au risque routier professionnel. Sur cette base ont été adoptés en 2003 et 2004 deux textes proposant des mesures à mettre en place pour lutter contre le risque routier mission et le risque routier trajet.

Ces mesures de prévention ont permis d'appréhender le risque routier professionnel de manière globale et de fournir aux entreprises une méthode, des guides et des outils pour les inciter et les aider à prévenir les risques routiers. Ces mesures sont restées toutefois insuffisantes et n'ont touchées que la frange des entreprises les plus motivées ou les plus importantes.

Dans ce contexte, il est proposé d'être plus persuasif et d'agir au niveau le plus pertinent pour développer des actions de prévention spécifiques aux secteurs d'activité identifiés comme prioritaires. En effet seule une analyse fine de l'activité en lien avec la branche professionnelle concernée (sinistralité, métiers concernés, typologie des entreprises concernées, indicateurs clés de performance de l'activité, contexte socio-économique,...) permet de construire des messages et des actions de prévention pertinents et percutants, notamment à l'attention des PME/TPE afin de les inciter à agir concrètement contre ce risque dans le cadre de leur activité. Notamment, les actions de prévention pourraient porter sur les nouveaux embauchés, sur une meilleure connaissance des impacts économiques ou sur les pertes de compétences, le développement des Plans de déplacements d'entreprises.

Les branches professionnelles doivent être sensibilisées, au plus haut niveau, pour qu'elles prennent conscience qu'elles représentent le niveau le plus pertinent pour inciter les acteurs (entreprises) à se mobiliser pour cibler les actions adaptées à mettre en œuvre.

Pour y parvenir, le CNSR recommande aux pouvoirs publics et assureurs sociaux (Ministère de l'intérieur, Ministère du travail, réseau Assurance maladie risques professionnels de la CNAM, CCMISA, CNRACL) de :

- Déterminer les branches professionnelles prioritaires sur la base des données de sinistralité disponibles ;
- Développer en lien avec les organisations professionnelles les diagnostics détaillés à établir en amont, l'offre de service (méthode, outils,...) et les actions ciblées et adaptées aux secteurs d'activité en cause ;
- S'appuyer sur les organisations professionnelles qui se sont déjà investies sur le risque routier et promouvoir leurs actions, diffuser les bonnes pratiques et leurs gains auprès des autres organisations professionnelles identifiées comme prioritaires ;
- Formaliser les engagements des organisations professionnelles par la signature d'une convention structurante entre les pouvoirs publics et la représentation nationale des organisations professionnelles et inciter à la mise en œuvre de ces engagements par l'adoption d'un accord de branche s'appuyant sur la convention ;
- Décliner ces engagements par la mobilisation territoriale autour de conventions locales entre les acteurs concernés (préfectures, services déconcentrés dont DREETS, CARSAT, et les représentations locales des organisations professionnelles...).

ANNEXE : DONNÉES DÉTAILLÉES SUR LES TUÉS ET BLESSÉS A L'OCCASION DES ACCIDENTS EN LIEN AVEC L'ACTIVITÉ PROFESSIONNELLE

1°- S'agissant des blessés

1-1 Les ventilations par type de véhicules (dernières données forces de l'ordre extrapolées datant de 2016)

1-1-1 Trajets domicile/travail = 40800 blessés soit 73% du total

2RM= 15700 VL= 12700 Vélo= 9900 Piétons= 1600 Autres= 800 (PL/Bus/camionnettes...)

1-1-2 Trajets professionnels en mission = 14800 blessés soit 27% du total

2RM= 4900 VL= 4500 Vélo= 2200 Piétons= 500 Autres= 2700 PL/Bus/camionnettes...)

1-2 Accidents ayant occasionnés au moins 4 jours d'arrêt de travail (données Caisse nationale d'assurance maladie pour 2015 et 2018)

1-2-1 Trajets domicile/travail = 36505 accidents en **2015** et 40350 en **2018**

1-2-2 Trajets professionnels en mission = 12938 accidents en **2015** et 13802 en **2018**

2° S'agissant des tués selon les modes de déplacement

2-1 Trajets domicile/travail (année 2019, 295 morts et année **2020, 265 morts en gras**)

2RM= 110 / **91** VLégers= 142 /**128** VUtilitaires= 11 / **7** PoidsLourds= 1 / **1**

Vélo= 15 / **20** Piétons= 11 / **13** Autres = 5 / **5**

2-2 Trajets professionnels en mission (2019, 111 morts et année **2020, 91 morts en gras**)

2RM= 5 / **6** VL= 21 /**24** VU= 30 /**15** PL= 34 /**28**

Vélo= 5 / **0** Piétons= 9 /**12** Autres= 7 / **6**

Remarque : pour ces trajets « en mission », les tués sont à 90% des hommes