

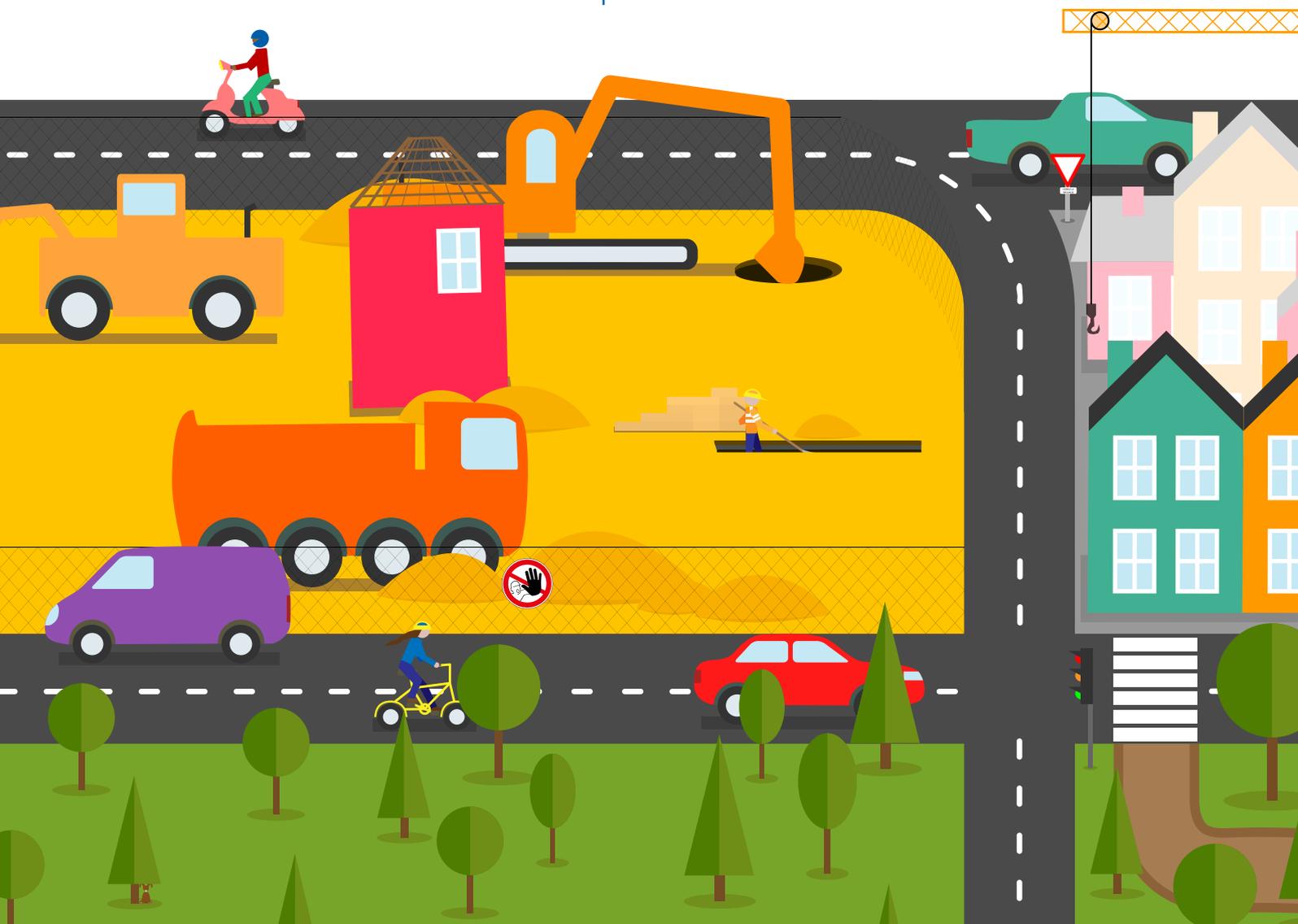


LA PRÉVENTION DES RISQUES ROUTIERS

DANS LE BTP



Actes du colloque du 16 octobre 2013





Premier assureur construction en France, la SMABTP dispose d'une expertise et d'un savoir-faire lui permettant de jouer un rôle spécifique pour accompagner tous les projets des entrepreneurs du BTP. Fidèle à sa vocation, la protection mutualiste des acteurs du BTP, elle les accompagne dans une démarche permanente de prévention des risques.

La création de la fondation EXCELLENCE SMA, en 1994, se situe dans le prolongement de cette action. Son objectif est de promouvoir la qualité et la sécurité sous toutes ses formes, notamment dans le domaine de la construction, auprès des professionnels mais aussi des jeunes en formation.

Concrètement, cela passe par :

- la sensibilisation du plus grand nombre de professionnels du BTP au coût de la non qualité ;
- l'encouragement à la généralisation de comportements de prévention des sinistres ;
- la meilleure compréhension des pathologies.

EXCELLENCE SMA rassemble de nombreuses compétences au sein de son conseil d'administration et est au cœur d'un réseau de partenaires reconnus pour leur professionnalisme dans le domaine d'activité de la fondation. Ce réseau couvre un large spectre des différents acteurs du monde de la construction.

Ses actions dans le domaine de la promotion de la qualité sont très variées et largement diffusées : recueil de fiches pathologies du bâtiment en partenariat avec AQC (Agence Qualité Construction), formations sur la prévention, édition, colloques, Rencontres de l'Excellence en régions...

Fabienne Tiercelin,
Déléguée générale



LA PRÉVENTION DES RISQUES ROUTIERS DANS LE BTP

Actes du colloque du 16 octobre 2013

Ouverture	1
Gérard LAURENT <i>Président de la fondation d'entreprise Excellence SMA</i>	
Introduction aux échanges	2
Jean SCHERPEREEL <i>Expert automobile, Membre de l'ANEA (Alliance Nationale des Experts en Automobile)</i>	
Première table ronde : définir le risque routier	
L'approche de l'entreprise	6
Sylvain CARMINE <i>Président du directoire - Carmine SA</i>	
L'approche de l'entreprise	8
Jérémie DEAL <i>Directeur des ressources humaines - Entreprise CMEG</i>	
L'approche de l'assureur	10
Bertrand LOTTE <i>Directeur des règlements - Groupe SMABTP</i>	
L'approche du juriste	14
Delphine BARTHELEMY-MAXWELL <i>Avocate au barreau de Bordeaux - SCP d'avocats Maxwell - Bertin</i>	

Seconde table ronde : prévenir le risque routier

L'approche de l'OPPBTP _____ 24

Paul DUPHIL

Secrétaire général de l'OPPBTP

Gestion du risque routier par une entreprise artisanale en milieu rural _ 26

Fabienne ADAMSKI

Conjointe d'artisan - Entreprise Adamski

Gestion du risque routier par le leader mondial de la route _____ 28

Jean-Yves BIGNON

Directeur Risques et Assurances - Groupe Colas

Gestion du risque routier et efficacité économique de l'entreprise ____ 31

Marc PROUET

Coordinateur sécurité – Gagneraud Construction

Gestion du risque routier et ressources humaines _____ 34

Daniel LEMAÎTRE

Directeur des Ressources Humaines – Groupe SMABTP

Échanges avec la salle _____ 36

Conclusion _____ 40

Robert PICCOLI

Conseiller technique travail auprès du Délégué interministériel à la sécurité routière

Clotûre _____ 42

Gérard LAURENT

Président de la fondation Excellence SMA



Ouverture

Gérard LAURENT

Président de la fondation d'entreprise Excellence SMA

Je suis heureux de vous accueillir aujourd'hui à l'occasion du colloque annuel de la fondation Excellence SMA dédié, cette année, aux risques routiers dans le Bâtiment et les Travaux Publics et à la nécessaire prévention de ces risques.

Parce qu'il est un acteur incontournable de la prévention dans le BTP, nous avons souhaité préparer et travailler ce colloque avec l'OPPBTP, organisme paritaire de la branche.

Je vous rappelle que notre fondation d'entreprise œuvre depuis 19 ans déjà pour la qualité et la sécurité dans le BTP. Elle encourage la prévention des risques à travers notamment des publications ou la remise de « Trophées Thèses » aux jeunes chercheurs et de « Trophées Excellence » aux entreprises qui agissent en ce sens.

C'est la toute première fois que nous abordons cette thématique des risques liés à la circulation et à la route dans le BTP. Cette décision traduit notre volonté d'aider et d'accompagner les entreprises, quels que soient leur taille ou leur secteur d'activité, à progresser pour que ce risque, première cause de mortalité dans le secteur, diminue fortement.

Cet après-midi, après une première table ronde faisant l'inventaire des risques et responsabilités avec notamment le témoignage d'entrepreneurs, nous entendrons un exposé de quelques solutions présentées par l'OPPBTP ainsi que des exemples d'actions déployées par des entreprises ; ce qui fera l'objet de notre seconde table ronde.

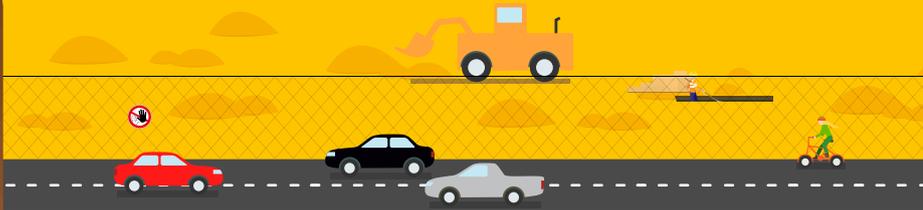
Nous avons voulu une après-midi condensée et pragmatique parce qu'il n'y a pas de fatalité et que chacun, qu'il soit conducteur ou entrepreneur, peut faire des progrès avec les moyens qui sont les siens.

En conclusion de ces échanges, nous aurons le plaisir d'accueillir Robert Piccoli, Conseiller technique travail auprès du Délégué interministériel à la sécurité routière Frédéric Péchenard.

Sans plus attendre, je demande à Julien Beideler rédacteur en chef au « Moniteur » et au « Moniteur.fr », que je remercie vivement pour son animation, d'ouvrir les débats que je vous souhaite enrichissants et fructueux.

Mesdames, Messieurs, comme à chaque colloque, la parole vous sera donnée sur un sujet dont l'importance n'est pas à démontrer. Je vous remercie donc de votre participation et de votre attention.

« Notre fondation d'entreprise œuvre depuis 19 ans déjà pour la qualité et la sécurité dans le BTP. Elle encourage la prévention des risques à travers notamment des publications ou la remise de « Trophées Thèses » aux jeunes chercheurs et de « Trophées Excellence » aux entreprises qui agissent en ce sens. »



Introduction aux échanges

« Les recherches en responsabilité
sont de plus en plus
nombreuses et pointues »

Jean SCHERPEREEL

Expert automobile, Membre de l'ANEA (Alliance Nationale des Experts en Automobile)

Julien BEIDELER

Jean Scherpereel, vous êtes à Arras expert automobile à la tête d'une PME de 30 personnes couvrant divers domaines (évaluation des dommages, gestion des litiges, assistance technique pour tous types de véhicules...). A la lumière de votre expérience, qu'y a-t-il d'essentiel à retenir en matière d'accident routier ?

J.B.

Mais quelles sont les principales causes d'accident ?

Jean SCHERPEREEL

Sans cesse, il faut avoir une chose à l'esprit : l'accident n'est jamais - ou très rarement - le fruit d'une seule cause. C'est, malheureusement, la pluralité des causes qui aboutit à l'existence d'un sinistre. C'est pourquoi, s'investir dans la prévention du risque routier est, pour l'entreprise, un vaste programme qui nécessite de se poser beaucoup de questions avant de se lancer.

J.S.

Elles sont bien connues et malheureusement toujours les mêmes : mauvais état du véhicule ; chargement excessif ; état de fatigue du conducteur ; alcoolémie ; usage du téléphone au volant...

« C'est un fait : l'accident n'est jamais
- ou très rarement - le fruit d'une seule cause »

J.B.

Vous êtes également expert de justice (nouveau nom de l'expert judiciaire). Que constatez-vous en matière d'évolution de recherche des responsabilités ?

« Il reste un travail de sensibilisation à faire auprès des petites entreprises »

J.B.

Le secteur du BTP et ses entreprises est-il un « bon élève » en matière de lutte contre les risques routiers ?

J.B.

Vous aimez illustrer les causes et les conséquences d'un sinistre en utilisant la comparaison du sablier et de ses deux cônes inversés qui se rejoignent par la pointe. Pourquoi ?

J.S.

Quand il s'agit d'accidents graves avec notamment des dommages corporels, les recherches en responsabilité pénale sont maintenant systématiquement faites. Traditionnellement, ces recherches portent sur : les circonstances de l'accident ; l'état du véhicule et sa vitesse ; l'arrimage de la charge et son éventuelle surcharge ; le comportement du conducteur ; la conformité technique du matériel ; l'aptitude du conducteur à la conduite du véhicule ; les autorisations administratives...

Mais - et c'est récent - les recherches portent également sur de nouveaux éléments : l'analyse des temps de conduite ; l'éventuelle absorption de stupéfiants ; l'analyse des données du téléphone...

J'ajoute que les véhicules modernes sont équipés d'un grand nombre de données mémorisées dans divers calculateurs. Elles seront extraites en cas de besoin. Une sorte de véritable « boîte noire » qui permet de dérouler le film à l'envers.

On le voit, les recherches en responsabilité sont de plus en plus nombreuses et pointues.

J.S.

J'aurais tendance à dire « Oui » car, incontestablement, il y a des avancées qui se traduisent par des actions concrètes. Avec un bémol : ces progrès sont davantage le fait des grandes entreprises que des petites. Il reste un travail de sensibilisation à faire auprès de ces dernières.

J.S.

Pour moi, le cône du haut du sablier représente la multitude de causes parfois anodines prises séparément mais, venant s'additionner et se conjuguer, forment l'évènement accidentel symbolisé par la partie médiane et étroite du sablier.

Le cône du bas est la suite de l'accident avec ses multiples conséquences dans des domaines très divers : dommages matériels et corporels ; perte de journées de travail ; conséquences sur le coût des cotisations sociales ; conséquences judiciaires civiles et parfois pénales pour le responsable de l'accident ; conséquences pouvant aller jusqu'à concerner le chef d'entreprise.

Ainsi, la multitude de causes aboutit à une sorte de symétrie avec la multitude de conséquences. C'est pourquoi la comparaison avec le sablier me semble intéressante.



Première table ronde : définir le risque routier

Actes du colloque du 16 octobre 2013





L'approche de l'entreprise

« La sinistralité du parc automobile est le reflet de la sinistralité générale de l'entreprise »

Sylvain CARMINE

Président du directoire - Carmine SA

Julien BEIDELER

Sylvain Carmine, vous êtes président du directoire de Carmine SA. Pouvez en quelques mots nous présenter votre entreprise et votre stratégie en matière de santé et de sécurité de vos collaborateurs ?

« Il y a déjà plus de dix ans que nous avons pris conscience qu'il fallait agir pour éviter les accidents routiers »

Sylvain CARMINE

Fondée en 1927, Carmine SA est une entreprise familiale - nous sommes la quatrième génération - spécialisée dans la restauration complète de façades. Nos compétences sont certifiées et reconnues par nos clients.

Les enjeux de santé et de sécurité de nos collaborateurs - le taux d'ancienneté moyen est de 22 ans - sont au cœur de nos préoccupations. Des procédures strictes en matière de sécurité, une implication de chacun et le choix d'outils et de matériaux moins dangereux nous ont permis d'entamer une démarche complète de prévention. Ainsi, sommes-nous restés 33 mois consécutifs sans le moindre accident du travail et avons conclu un « contrat de progrès » avec l'OPPBTP.

J.B. _____

Et qu'avez-vous fait en matière de prévention des risques routiers ?

S.C. _____

Au sein de l'entreprise, il y a déjà plus de dix ans que nous avons pris conscience qu'il fallait agir pour éviter les accidents. Dès 2001, nous avons voulu intégrer le risque routier dans le document unique d'évaluation des risques (DUER). Et des résultats très positifs ont été enregistrés : ainsi en 2002 nous avons déploré 13 sinistres et en 2012 seulement 2 alors que nous avons 22 véhicules en circulation.

Par ailleurs, nous avons organisé une formation au risque routier des collaborateurs roulants (y compris le secrétariat), formation couplée avec celle de SST (sauveteur secouriste au travail).

J'ajoute que nous utilisons la géolocalisation de nos véhicules, que nous interdisons d'appeler et de répondre au téléphone en roulant (même en mains libres) et que nous nous efforçons de regrouper les chantiers et de favoriser la proximité.

J.B. _____

Vous avez également mis en place une délégation de pouvoir en matière d'hygiène et de sécurité...

S.C. _____

C'est exact. Chez Carmine, la première délégation a été signée dès 1989 et a même concerné le parc auto (contrôle technique, usure, révision, renouvellement...). Nous ne l'oublions jamais, la sinistralité du parc automobile est le reflet de la sinistralité générale de l'entreprise.

C'est pourquoi, le choix du délégataire est si important. Seul peut être désigné un salarié disposant de l'**autorité**, de la **compétence** et des **moyens nécessaires** pour accomplir sa mission. L'intéressé doit avoir toutes les compétences techniques et juridiques. Il doit être à même de prendre des décisions, y compris en matière disciplinaire. Il doit aussi disposer des moyens matériels et financiers lui permettant d'exercer ses responsabilités. Sous ces conditions, le choix de l'employeur peut se porter aussi bien sur un directeur salarié, qu'un conducteur de travaux ou qu'un chef de chantier.

Il faut en tenir compte : en cas de sinistres routiers, les juges du TASS (Tribunal des affaires de sécurité sociale) considèrent l'absence de DUER et/ou de délégation de pouvoir comme une circonstance aggravante pour le chef d'entreprise.

« Les juges considèrent l'absence de DUER et / ou de délégation de pouvoir comme une circonstance aggravante pour le chef d'entreprise »



L'approche de l'entreprise

« C'est dans l'organisation du travail que se trouvent des solutions pérennes pour prévenir le risque routier »

Jérémié DEAL

Directeur des ressources humaines - Entreprise CMEG

Julien BEIDELER

Jérémié Deal, pouvez-vous nous présenter votre entreprise et son parc autos ?

J.B.

Pourquoi vous être intéressés à la problématique du risque routier ?

Jérémié DEAL

Créée en 1950, CMEG (Coopérative métropolitaine d'entreprise générale) est une entreprise générale de bâtiment installée dans la région caennaise. Cette SCOP emploie 180 collaborateurs et nous disposons d'un parc automobile de 60 véhicules dont 35 berlines et 25 VUL (véhicules utilitaires légers).

J.D.

L'activité de notre entreprise de bâtiment nous oblige à nous déplacer, nos chantiers étant rarement près de chez nous puisque notre champ d'action géographique est la Haute et Basse Normandie et le Bassin parisien. Conséquence : nous avons identifié le risque routier comme étant important.

« Pour nos salariés, le risque routier ne représentait pas un risque professionnel mais plutôt un risque de la vie courante »

J.B. _____

Quel est le dispositif que vous avez mis en place ?

« Nous avons pu identifier deux métiers davantage exposés que les autres au risque routier : les électriciens et les finisseurs de chantier »

J.B. _____

Quelles ont été les résultats de vos actions ?

J.B. _____

Comment les salariés ont-ils réagi à cette volonté de s'attaquer au problème du risque routier ?

J.D. _____

Nous avons été sollicités par les FFB Basse Normandie pour participer à une étude sur le risque routier financée par la Direccte Basse Normandie (Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi) et pilotée par l'OPPBTB avec l'ARACT Basse Normandie (Association régionale pour l'amélioration des conditions de travail) et la CARSAT Normandie (Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail).

Un groupe de travail a été créé et co-animé par l'ARACT. Ce groupe a étudié plusieurs indicateurs comme : l'évolution des dépenses de carburant, de péages, des primes d'assurance, de l'entretien ; l'évolution du nombre de sinistres ; l'analyse du nombre de kilomètres parcourus par métier.

Nous avons pu identifier deux métiers davantage exposés que les autres au risque routier : les électriciens et les finisseurs de chantier.

Les consultants de l'ARACT ont suivi pendant plusieurs jours un électricien et un finisseur de chantier. Ils ont établi un diagnostic et un plan d'actions a été défini en s'inspirant de l'étude du groupe de travail.

Nous nous sommes aperçus que c'est dans l'organisation du travail que se trouvent des solutions pérennes pour prévenir le risque routier dans l'entreprise.

J.D. _____

En fait, cette étude a notamment conforté certaines pratiques favorables à la prévention du risque routier qui existaient déjà dans l'entreprise mais n'étaient pas identifiées comme telles. Quelques exemples : les livraisons sur chantier ; les équipements de base vie comme téléphone, fax, internet, outils informatiques (imprimante, scanner...) ; la restauration des compagnons au sein de la base vie ; l'hébergement des collaborateurs près du chantier (gîtes, appart hôtel...) ; la répartition des compagnons sur chantier en fonction des lieux d'habitation ; des actions sur les conditions de travail pour limiter la fatigue sur chantier...

J.D. _____

Ils ont été surpris par notre démarche. Pour eux, le risque routier ne représentait pas un risque professionnel mais plutôt un risque de la vie courante. Cela a été une véritable prise de conscience.



L'approche de l'assureur

« Ne jamais oublier qu'une partie du risque routier reste du domaine de l'impondérable et du non maîtrisable »

Bertrand LOTTE

Directeur des règlements - Groupe SMABTP

Julien BEIDELER

Bertrand Lotte, vous êtes directeur des règlements au sein du Groupe SMABTP. En vous appuyant sur la jurisprudence, pouvez-vous nous rappeler ce qu'est en droit le risque routier et nous exposer les différentes responsabilités du conducteur - le préposé - et de l'employeur - le commettant - en cas d'accident ?

Bertrand LOTTE

Comme toujours, une notion comme le risque routier peut s'apprécier de différentes façons. Il peut s'étudier abstraitement, une manière facile de valider son existence en considérant qu'il ne nous concerne pas directement. Il est alors qualifié par le nombre d'accidents, les coûts d'indemnité ou d'assurance...

Mais si nous cherchons une approche concrète, le risque routier est un concept global qui porte sur des faits, des circonstances ou des situations qui sont souvent très différents.

« Le risque routier n'est pas limité à la rencontre fortuite entre deux véhicules dont l'un est en mouvement »

Le risque routier, un concept indéfinissable de façon précise mais bien réel

D'abord une évidence : le risque routier est possible lorsque deux véhicules (dont au moins un est en mouvement) se percutent. Cette rencontre, le plus souvent involontaire, peut se produire sur une voie ouverte à la circulation mais également sur un parking privé ou sur un chantier.

La notion de véhicule est elle-même imprécise. Un véhicule, ce peut être une voiture (et ses dérivés tels qu'une camionnette, un camion, un engin en déplacement...) mais aussi une moto, un scooter... Et pour le risque routier vu par le chef d'entreprise, peu importe que le véhicule, y compris la moto ou le scooter, appartient ou pas à l'entreprise.

Ensuite, le risque routier se traduit par des dommages, matériels (dommages à des tiers, à des objets), immatériels (arrêt de travail, perte de revenu pour une profession libérale) ou corporels (atteinte à la personne physique).

Enfin, le risque routier n'est pas limité à la rencontre entre deux véhicules dont l'un est

en mouvement. Ce peut être également la rencontre entre un véhicule en mouvement et un objet (barrière, mur, pile de pont...), entre un véhicule en mouvement et une personne (piéton...), entre un véhicule statique et un cycliste.

Et même ce peut être le fait d'un véhicule qui n'est pas en mouvement mais participe, par sa présence, à la réalisation du dommage. La Cour de Cassation a ainsi précisé, par un arrêt de la 2^{ème} Chambre civile du 24 janvier 1996, que, lorsqu'un véhicule constitue un obstacle à la circulation d'un usager, il doit être considéré comme impliqué : attention donc aux arrêts intempetifs, aux sites de déchargement (sur trottoir, sur passage protégé...).

Ainsi, le risque routier apparaît indéfinissable de façon précise, alors qu'il est malheureusement et quotidiennement bien réel.

Des dommages directs et indirects

Si nous poursuivons dans notre essai de définir le risque routier, nous pouvons éventuellement nous appuyer sur la notion de dommage, le dommage étant le résultat de la concrétisation du risque.

Nous avons déjà abordé cette notion en précisant les différents dommages (matériels, immatériels, corporels), mais nous pouvons aussi préciser les dommages directs et les dommages indirects.

- Le dommage direct est la suite visible de l'accident. Ce sera l'aile froissée, la portière enfoncée, la barrière cassée. En matière corporelle, ce sera des blessures et même des décès...
- Mais les dommages indirects sont parfois également très importants : le temps perdu à faire un constat pour le chauffeur et ses collègues qui étaient dans le véhicule, le traitement

« Le législateur a créé la notion d'implication trop souvent, pour le conducteur, confondue avec la notion de responsabilité »

administratif du dossier (gestion du constat, de la relation avec l'assureur, l'expert, le réparateur...), la perte de clientèle (si rendez-vous annulé), la disparition d'entreprise (décès d'une personne-clé).

Trois types de responsabilité : civile, pénale... et même morale

Et puis lorsque l'on parle de dommage, d'accident, nous ne pouvons pas ignorer la notion de responsabilité. Cette responsabilité est plurielle et les différentes responsabilités peuvent se cumuler. La responsabilité sera différente selon que le conducteur est une personne effectuant un déplacement personnel ou un déplacement professionnel, et selon que la victime est un tiers, un passager, ou le conducteur en cas de déplacement professionnel.

- En premier lieu, il y a la responsabilité civile du conducteur fautif dans le cadre d'un déplacement personnel. Il doit réparer les dommages qu'il a causés par sa faute de conduite, sa distraction...
- Dans les cas graves, le conducteur fautif peut aussi être pénalement responsable. Ce sera le cas d'une conduite en état d'ébriété ou sous l'emprise de stupéfiant, ayant entraîné un accident, matériel ou corporel. Cette responsabilité pénale sera personnelle mais pas nécessairement exclusive. Ce sera notamment le cas d'un accident survenu après une absorption d'alcool dans le cadre professionnel à l'issue d'un événement festif quelconque.
- Souvent, même si ce n'est pas une notion juridique, il y aura la responsabilité morale. Bien sûr, le conducteur fautif ayant occasionné des blessures ou la mort d'une personne sera pénalement condamné et civilement responsable. Mais l'amende, la peine de prison avec sursis, voire l'incarcération, le versement d'une somme ayant pour objet de réparer les dommages... n'empêcheront pas que, toute sa vie, ce conducteur aura des angoisses, des regrets, un sentiment de culpabilité. S'il s'agit d'un préposé, il peut alors avoir des difficultés à reprendre son travail et à tenir un poste similaire à celui occupé lors de l'accident.

La responsabilité civile de l'employeur peut être retenue

Mais il n'y a pas que la responsabilité du conducteur qui peut être recherchée.

La responsabilité civile de l'entreprise peut être

« Il ne faut pas oublier que chacun d'entre nous est à la fois un piéton et un conducteur qui a une famille »

retenue lorsque l'accident arrive lors d'un déplacement professionnel, avec un véhicule de l'entreprise ou avec le véhicule personnel du collaborateur, et que l'accident survient sur la voie publique, dans l'enceinte d'un parking privé, ou dans le cadre d'un déplacement sur un chantier.

En effet, si le conducteur fautif est placé dans un rapport de subordination à une entreprise, c'est l'entité qui doit répondre des actes et des fautes de ses préposés et sera civilement responsable.

Enfin, si le conducteur fautif a causé le dommage alors qu'il était placé dans une situation aggravante, le chef d'entreprise pourra être pénalement responsable pour avoir mis en danger la vie d'autrui, celle de son ou de ses préposés (mise à disposition d'un véhicule non entretenu...) ou de la victime finale.

Si, à l'occasion de l'accident, le ou les préposés sont eux-mêmes victimes, ces derniers pourront rechercher la **responsabilité de l'entreprise ou du chef d'entreprise pour faute inexcusable de l'employeur**.

Un exemple : l'employeur fournit un véhicule non sécurisé ou demande à un préposé de réaliser une mission avec son véhicule personnel, sans vérifier que l'état de ce dernier est compatible avec l'obligation de sécurité qu'il doit à son salarié.

Ce sera également le cas si l'employeur demande à un préposé de conduire un véhicule sans vérifier qu'il a son permis de conduire. Si un accident survient, le passager préposé blessé pourra rechercher la reconnaissance de la faute inexcusable de son employeur.

Ainsi, la notion de responsabilité s'appréhende selon la qualité de la victime : un tiers qu'il soit piéton ou passager d'un autre véhicule, les passagers du véhicule s'ils sont eux-mêmes blessés ou tués, les préposés de l'entreprise qu'ils soient conducteurs passagers ou piétons sur un chantier avec, en l'espèce, l'application de la législation sociale en matière d'accident du travail.

L'implication, une notion juridique complexe

En revanche, à ce stade de notre exposé, il convient également d'évoquer la notion juridique complexe d'implication qui fait partie intégrante du risque routier et qui est souvent très mal vécue, car mal expliquée.

En effet, et initialement dans un but de protection de la victime piéton, le législateur, sur proposition du Garde des Sceaux Robert Badinter, a entendu faire supporter aux assureurs l'indemnisation des conséquences de l'accident dont le piéton, vis-à-vis de lui-même, est à l'origine.

Ayant jugé que l'enfant échappant à sa mère ou que l'adulte en état d'ivresse ne devait pas supporter, au-delà des conséquences physiques et morales, le choc financier que peut représenter pour la famille la prise en charge de la victime et que la société devait imputer ce coût à l'assureur du véhicule, le législateur a créé la notion d'implication qui est trop souvent, pour le conducteur, confondue avec la notion de responsabilité.

Cela dit, la responsabilité morale sera toujours là pour le conducteur : ai-je fait tout ce qu'il fallait ? N'aurais-je pas pu prévoir ce qui est arrivé ? Etais-je en parfait état d'anticipation, de vigilance ? En toute hypothèse, le risque routier intègre aussi les conséquences de l'implication du véhicule.

Une notion d'implication très extensive...

Enfin, cette notion d'implication est très extensive. En effet, dans l'hypothèse où un objet (par exemple chargé dans une camionnette) tombe, reste sur la voie publique et se trouve impliquée dans un accident survenant a posteriori, l'objet peut être considéré comme le prolongement de la camionnette et par conséquent implique ladite camionnette dans l'accident.

Il en va ainsi de tous les objets divers et variés qui tombent d'une camionnette et sont à l'origine d'un accident. Voici deux cas que nous avons eus à traiter.

« Si le conducteur fautif est placé dans un rapport de subordination à une entreprise, c'est l'entité qui sera civilement responsable »

- La chute d'un bidon de carburant qui se déverse sur la chaussée et crée une nappe glissante. Les véhicules dérangent, font des sorties de route ou des têtes à queue avec des conséquences matérielles ou corporelles. Le liquide est considéré comme le prolongement du véhicule qui a perdu le bidon. Le véhicule est donc impliqué.

- Autre cas presque similaire : un piéton marchant sur le trottoir dans un tournant est percuté par la fourche d'un transpalette transporté dans une remorque : la fourche non sanglée s'est écartée du véhicule par effet de la force centrifuge et est venue heurtée le piéton. Là encore, le véhicule est impliqué.

... avec le risque de déresponsabilisation...

Mais la notion d'implication peut aller plus loin, avec le risque, lorsqu'elle est fausement assimilée à une notion de responsabilité, de déresponsabiliser.

Ainsi, la Cour de Cassation, dans un arrêt rendu le 13 juillet 2000 par la 2^{ème} Chambre civile, a considéré qu'était impliqué un véhicule garé près d'un enclos où des chevaux attendaient de participer à un spectacle, dans un accident survenu entre un de ces chevaux et un véhicule, au cours duquel le conducteur du véhicule a été gravement blessé.

L'implication résultait des faits suivants : l'alarme du véhicule s'étant de façon intempestive mise en marche, les chevaux ont été pris de panique et ont réussi à s'échapper de l'enclos. Rattrapés, ils étaient sur le chemin du retour lorsqu'est passé un véhicule de pompiers, toutes sirènes hurlantes. Les chevaux se sont donc une seconde fois enfuis et l'accident est survenu à cette occasion.

Or, pour la Cour de Cassation, le véhicule initial dans lequel l'alarme s'est déclenchée est nécessairement impliqué et son assureur doit indemniser le conducteur du véhicule percuté par un des chevaux échappés.

... et qui peut aller très loin

Enfin la notion d'implication peut aller très loin. Un exemple : dans le cadre d'un « geste social », un chef d'entreprise accepte qu'un préposé utilise une de ses camionnettes pour son déménagement du week-end. La camionnette chargée, le salarié entreprend son déplacement et fait monter sa femme et son bébé. Ni la femme, ni l'enfant ne sont attachés, la mère profite de ce moment

calme dans le déménagement pour allaiter son bébé de cinq mois. Le préposé roule dans sa file lorsque sur la voie inverse un véhicule déboîte et percute la camionnette.

La responsabilité technique de l'accident a pour origine la faute de conduite du chauffeur du véhicule qui s'est déboité. Mais le père, qui a accepté de prendre la route sans que sa femme et son fils ne soient attachés, commet également une faute. Du fait de l'accident, le fils est projeté à travers le pare-brise : il est probable qu'il restera à l'état végétatif jusqu'à la fin de ses jours. Coût du dossier : plus de 8 000 000 d'euros...

Le conducteur du véhicule qui s'est déboité n'était pas assuré. Le seul véhicule assuré et impliqué est celui de l'entreprise. Heureusement, il n'y a pas eu de responsabilité de l'entreprise : le véhicule était correctement entretenu. Mais que serait-il advenu pour le chef d'entreprise dans le cas contraire ?

Protéger autrui, c'est finalement se protéger aussi

Tous ces cas montrent qu'une partie du risque routier reste du domaine de l'impondérable et du non maîtrisable.

Mais la fréquence, qui favorise l'émergence d'un grave accident, est un sujet d'amélioration potentielle pour chaque entrepreneur et, au moins sur cette partie du risque routier, il est indispensable de déployer des actions de maîtrise.

Enfin, sans reparler du discours habituel sur la responsabilité sociétale de l'entreprise, il ne faut pas oublier que chacun d'entre nous est à la fois un piéton et un conducteur qui a une famille dont l'un des membres peut croiser un jour une camionnette qui peut ne pas freiner, ou un véhicule conduit par un salarié d'une entreprise du BTP qui court d'un chantier à un autre parce que l'organisation de ses journées est mal planifiée et peut être un danger pour l'un d'entre nous.

Protéger autrui ou ses préposés des accidents, c'est finalement se protéger aussi.

« Dans un accident, outre les dommages directs, les indirects sont parfois également très importants »



L'approche du juriste

« La responsabilité de l'employeur peut être engagée dès qu'un simple manquement à une règle de sécurité peut lui être reproché »

Delphine BARTHELEMY-MAXWELL

Avocate au barreau de Bordeaux - SCP d'avocats Maxwell - Bertin

Dans une entreprise de BTP, la notion d'accident routier recouvre soit des accidents survenus lors de déplacements professionnels ou trajet/travail, soit des accidents sur chantier ou dans les locaux de l'entreprise (parking de la société...).

Le risque est humain mais il est aussi judiciaire et financier. Le salarié conducteur est comme tel exposé à des sanctions pénales. Mais, l'entreprise et son représentant légal sont également exposés à des risques au plan du **droit pénal, au regard de la législation du travail et des accidents du travail.**

« Le fait que l'employeur ait été condamné au pénal pour une infraction aux règles de sécurité a une incidence considérable dans le processus de reconnaissance de la faute inexcusable »



Julien BEIDELER

Quand on évoque la responsabilité pénale dans le cadre des risques routiers, de quoi parle-t-on ?

Delphine Barthelemy-Maxwell

Selon l'article L121-1 du Code de la route « le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui ». Mais il n'est pas seul à pouvoir être sanctionné. Article L121-1 alinéa 2 : « Lorsque le conducteur a agi en qualité de préposé, le tribunal pourra, compte tenu des circonstances de fait et des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes de police prononcées en vertu du présent Code sera, en totalité ou en partie, à la charge du commettant si celui-ci a été cité à l'audience. » On voit donc que les conséquences financières de la contravention peuvent être reportées sur l'entreprise.

Si l'accident de la circulation a généré des dégâts matériels ou des dommages corporels les conséquences vont bien au-delà de la simple contravention.

Un accident étant généralement multifactoriel, en fonction des circonstances et compte tenu des obligations qui pèsent sur l'employeur en droit du travail, la société employeur et/ou son représentant légal, le chef d'entreprise, peuvent à raison d'un accident de la circulation, se voir reprocher : des infractions aux règles d'hygiène et de sécurité sanctionnées pénalement par le Code du travail ; des infractions au Code pénal.

La poursuite cumulée de différents prévenus est donc possible. De plus, la poursuite des deux types d'infraction (pénale et sociale) est cumulable car le législateur considère que les textes garantissent des valeurs différentes.



J.B.

Quelles sont les infractions prévues par le Code de la route et le Code du travail ?

D.B.M.

Le Parquet recherche les manquements à l'origine du dommage. Soit ce sont les délits relatifs à l'hygiène et à la sécurité ; soit les contraventions suivantes :

- *Non respect des règles relatives à l'évaluation des risques. L'article R. 4741-1 du Code du travail punit d'une amende (5^{ème} classe) le fait de ne pas transcrire ou de ne pas mettre à jour les résultats de l'évaluation des risques. L'employeur doit, dans un document unique, mettre à jour, au moins une fois par an, les résultats de l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs.*

- *Non respect des règles relatives aux documents et affichages obligatoires. Leur méconnaissance fait encourir une amende (4^{ème} classe)*

Le Parquet recherche toujours si l'employeur n'est pas également responsable de l'accident. Bien sûr, il n'a pas commis directement l'infraction mais, dans notre hypothèse si sa responsabilité est recherchée, il en est responsable indirectement. Pour retenir la responsabilité de l'auteur indirect d'un délit non intentionnel, comme l'homicide ou les blessures involontaires, il faut qu'existe une faute qualifiée, c'est-à-dire :

- *Soit une faute délibérée. Violation délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement laquelle pour exister suppose que soit réunis trois éléments : une obligation de sécurité ; une obligation particulière (l'obligation de sécurité n'est pas réprimée pénalement) ; une violation manifestement délibérée.*

- *Soit une faute caractérisée : imprudence pure ou manquement à un texte*

J.B.

Pouvez-vous nous donner des exemples de fautes délibérées ?

D.B.M.

J'en citerais deux parmi les plus fréquentes :

- *Le défaut de permis de conduire. Si le salarié conduit sans permis, la responsabilité pénale du chef d'entreprise peut être retenue.*

- *Le défaut d'entretien du véhicule. Si, lors d'un accident, il ressort de l'enquête que le chef d'entreprise n'a pas fait effectuer les contrôles périodiques nécessaires, la responsabilité pénale du chef d'entreprise est retenue pour faute délibérée.*

« Le Parquet recherche toujours si l'employeur n'est pas également responsable de l'accident »

J.B. _____
Et des exemples de fautes caractérisées...

D.B.M. _____
L'auteur indirect d'un délit non intentionnel (homicide, blessures involontaires) peut voir sa responsabilité engagée s'il a commis une faute caractérisée, c'est-à-dire : soit une imprudence pure ; soit un manquement à un texte.

- *Défaut de surveillance. Un salarié d'une société spécialisée dans le lavage des conteneurs de déchets avait causé avec son véhicule un accident grave. La responsabilité du représentant légal de la société a été retenue à raison de l'accumulation de manquements.*
- *Non respect des temps de repos. Constatant que le rythme imposé au chauffeur décédé ne lui avait pas permis de prendre le repos journalier réglementaire, la Cour de cassation a jugé que c'est à bon droit que la Cour d'appel avait caractérisé le délit d'homicide involontaire à la charge du chef de l'entreprise de transport.*
- *Alcool au volant. Un salarié quitte son entreprise après avoir consommé de l'hydromel et provoque un accident mortel. La responsabilité pénale du chef d'entreprise a été recherchée au motif que l'hydromel avait été consommé dans l'entreprise. Le chef d'entreprise a pu s'exonérer de sa responsabilité en établissant que cette boisson était prohibée sur le lieu de travail.*
- *Usage du téléphone portable. Le salarié est tenu de respecter le protocole de communication établi par l'employeur. Ce protocole doit préciser dans quelles conditions il peut utiliser le téléphone portable. La responsabilité pénale du chef d'entreprise pourra être engagée s'il est établi un défaut de mesures de prévention de sa part.*
- *Absence de plan de sécurité. L'employeur de la victime a été renvoyé devant le tribunal correctionnel pour infraction au Code du travail. Il lui était reproché de ne pas avoir établi le protocole de sécurité pour les opérations de chargement faites par une entreprise extérieure.*
- *Absence de formation des salariés. La Cour de cassation impose de rechercher si l'employeur a commis une faute consistant à n'avoir assuré aucune formation à la sécurité pour un chauffeur récemment embauché et dépourvu d'expérience professionnelle, et si cette faute a contribué à la réalisation du dommage.*
- *Salarié intérimaire. Un motocycliste est mortellement blessé par une remorque mal arrimée par le chef d'équipe intérimaire mis à la disposition d'une société. Cette dernière et l'un de ses gérants ont été poursuivis pour avoir involontairement causé la mort. La Cour d'appel les a condamnés en raison du défaut d'entretien et de vérification du véhicule et de la remorque utilisés.*

J.B.

Quels sont les peines judiciaires et financières applicables aux personnes physiques ?

« En cas de dommages causés par un accident de la circulation, plus une stratégie de défense sera définie en amont, plus les conséquences pénales, civile et donc l'incidence financière du sinistre pourront être limitées ou maîtrisées »

D.B.M.

Lorsque l'infraction porte sur un manquement aux règles d'hygiène et de sécurité, seule une personne peut voir sa responsabilité engagée, le chef d'entreprise ou son délégué. La responsabilité est alternative et non cumulative. Généralement, le représentant légal de la société sera poursuivi en cas de manquement aux règles de sécurité. Un autre salarié de l'entreprise peut être poursuivi à la condition qu'une faute distincte puisse lui être reprochée. La responsabilité d'une personne extérieure à l'entreprise peut également être recherchée (vendeur d'un véhicule, fabricant, contrôleur technique...).

- **Peines en droit pénal.**

Emprisonnement, généralement assorti du sursis. A défaut, le juge doit motiver sa décision sans que la référence aux antécédents judiciaires et à la gravité des faits ne puisse être suffisante.

Amendes : 1 500 € pour les contraventions de 5^{ème} classe (3 000 € si récidive).

Bien entendu, la responsabilité de la société peut se cumuler avec celle du représentant légal de la personne morale ou de son délégué et celle d'un préposé.

- **Peines en droit du travail.**

3 750 € en cas de manquement à une règle d'hygiène et de sécurité (9 300 € en cas de récidive). Lorsque le manquement, commis par un préposé, a provoqué la mort ou des blessures, la juridiction peut décider que le montant des amendes prononcées sera mis, en totalité ou partie, à la charge de l'employeur dès lors qu'il a été cité à l'audience. En cas de récidive pour manquement aux règles d'hygiène et de sécurité, la peine encourue est d'un an.

- **Cumul de peines.**

Règles du Code pénal. L'article 132-3 prévoit que, lorsqu'une personne est reconnue coupable de plusieurs infractions, chacune des peines peut être prononcée. Toutefois, lorsqu'il s'agit de peines de même nature, une seule peine de cette nature peut être prononcée et ne peut dépasser la limite du maximum légal le plus élevé. Il existe une exception à ce principe de non-cumul lorsque les différentes infractions commises sont des contraventions. De plus, si la personne est reconnue coupable d'une ou plusieurs contraventions et d'un délit, les peines d'amende prévues se cumulent.

J.B. _____
Et quelles sont ces peines applicables aux personnes morales ?

D.B.M. _____
Une personne morale est une entité dotée de la personnalité juridique, à l'instar d'une personne physique. Elle est généralement constituée par un regroupement de personnes physiques ou morales.

Une personne physique engage la responsabilité de la personne morale quand deux conditions sont réunies : la personne physique doit être un organe ou un représentant de la personne morale ; elle doit avoir commis l'infraction pour le compte de la personne morale. Le chef d'entreprise peut donc, par son action, engager la responsabilité de la personne morale.

La possibilité de prononcer une amende est prévue par l'article 131-37 du Code pénal. Cette peine est encourue par les personnes morales, quelle que soit l'infraction commise. Le principe du non-cumul des peines s'applique également pour les personnes morales.

Ainsi, une condamnation pénale a des conséquences qui peuvent s'avérer lourdes pour la société et son représentant légal. Cette condamnation a une incidence financière supplémentaire si l'accident de la route constitue un accident dont la victime est un salarié de la société. En pareil cas, la personne morale employeur s'expose à une procédure en recherche de faute inexcusable. Mais aucune faute inexcusable ne peut être retenue pour les accidents de trajet.

« L'obligation de sécurité à laquelle est tenu l'employeur envers ses salariés est entendue de manière extensive par la jurisprudence, puisqu'elle ne vise pas que les atteintes à l'intégrité physique mais également celles à la santé " morale " »

J.B.

Mais qu'est-ce qu'une faute inexcusable ?

D.B.M.

Elle est définie par la jurisprudence et a été profondément modifiée au terme de plusieurs arrêts rendus par la Cour de cassation en 2002 dans des affaires concernant des salariés victimes de maladies dues à l'amiante, définition confirmée pour les accidents du travail. Les conditions nécessaires à la reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur sont les suivantes :

- un manquement à une obligation de sécurité (la faute, cause nécessaire mais non déterminante) ;
- la conscience du danger (l'employeur avait conscience ou aurait dû avoir conscience du danger encouru par les salariés) ;
 - l'employeur n'a pas pris les dispositions nécessaires pour en préserver les salariés.

Suivant la jurisprudence de la Cour de Cassation, l'employeur est tenu à une « obligation de sécurité de résultat envers le salarié », et non pas d'une obligation de moyens. L'employeur est donc tenu de prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver ses salariés contre les risques professionnels.

Ne sont pris en compte ni la gravité du manquement à l'obligation de sécurité, ni son caractère volontaire ou involontaire, ni d'éventuelles circonstances atténuantes. Ainsi, en cas d'accident du travail, la responsabilité de l'employeur peut être engagée au titre de la faute inexcusable dès qu'un simple manquement à une règle de sécurité peut lui être reproché.

J'ajoute que l'obligation de sécurité à laquelle est tenu l'employeur envers ses salariés est entendue de manière extensive par la jurisprudence, puisqu'elle ne vise pas que les atteintes à l'intégrité physique mais également les atteintes à la santé « morale ».

Pour que la faute inexcusable soit retenue, il faut que soit établi un lien de causalité entre le manquement de l'employeur et l'accident, l'employeur ne pouvant se voir imputer une faute inexcusable quand la cause de l'accident est indéterminée.

J.B. _____

Qui est responsable de la faute inexcusable quand un intérimaire est victime d'un accident ?

D.B.M. _____

Dans le cas d'un accident du travail survenu à un travailleur intérimaire et imputable à la faute inexcusable de l'entreprise utilisatrice, l'entreprise de travail temporaire en tant qu'employeur est seule responsable. Aucune condamnation à l'encontre de la société utilisatrice ne saurait être prononcée.

L'entreprise de travail temporaire dispose ensuite d'une action récursoire à l'encontre de l'entreprise utilisatrice, dans l'hypothèse où cette dernière est auteur de la faute inexcusable.

J.B. _____

Que doit démontrer la victime pour voir consacrer la faute inexcusable ?

D.B.M. _____

La preuve de la faute inexcusable incombe à la victime ou à ses ayants droit. Ainsi, en cas d'accident de travail, c'est au salarié qu'il incombe d'apporter la preuve du manquement aux règles de sécurité. Par exception au régime de droit commun de la preuve, l'existence d'une faute inexcusable est présumée établie :

- pour les salariés en CDD, ceux mis à disposition d'une entreprise utilisatrice par une entreprise de travail temporaire et les stagiaires en entreprise victimes d'un accident du travail (ou d'une maladie professionnelle) ;
- pour les salariés victimes d'un accident du travail (ou d'une maladie professionnelle) malgré le signalement à l'employeur d'un danger grave.

Le fait que l'employeur ait été condamné au pénal pour une infraction aux règles de sécurité a une incidence considérable dans le processus de reconnaissance de la faute inexcusable.

Une éventuelle faute du salarié ne permet pas non plus d'écarter la faute inexcusable de l'employeur. La loi du 10 juillet 2000 reconnaît que l'absence de faute pénale non intentionnelle ne fait pas obstacle à l'exercice par le salarié d'une action devant les juridictions civiles pour obtenir reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur. Ainsi, la relaxe du chef d'entreprise poursuivi pour homicide involontaire n'exclut pas sa faute inexcusable.

« Pour retenir la responsabilité de l'auteur indirect d'un délit non intentionnel, comme l'homicide ou les blessures involontaires, il faut qu'existe une faute qualifiée »

J.B. _____
Quelles sont les conséquences financières de la faute inexcusable ?

« Si l'accident de la circulation a généré des dégâts matériels ou des dommages corporels les conséquences vont bien au-delà de la simple contravention »

J.B. _____
Comment bien gérer les sinistres ?

J.B. _____
En tout cas, une chose est certaine : compte tenu de l'ampleur possible des conséquences judiciaires et financières, il faut très vite prendre contact avec son assureur !

D.B.M. _____
En principe, le salarié victime d'un accident du travail a droit à une indemnisation forfaitaire limitée à la prise en charge totale des soins et au versement d'indemnités journalières de sécurité sociale (en cas d'incapacité temporaire de travail) ou d'une rente (en cas d'incapacité permanente). Cette indemnisation interdit à la victime de rechercher, dans les conditions de droit commun, la responsabilité de son employeur pour obtenir la réparation intégrale des préjudices subis.

A ce principe une exception : la responsabilité de l'employeur peut être recherchée en cas de faute inexcusable de sa part. La reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur permet à la victime ou à ses ayants droit d'obtenir :

- un complément d'indemnisation forfaitaire via une majoration de la rente d'incapacité permanente;
- et exclusivement devant les juridictions de sécurité sociale, la réparation intégrale des préjudices subis non indemnisés.

Pour l'employeur, les conséquences financières sont les suivantes : cotisation supplémentaire qui s'ajoute à la cotisation d'accident du travail habituelle ; réparation intégrale des préjudices subis par le salarié.

D.B.M. _____
Il est essentiel de savoir qu'en cas de dommages matériels ou physiques causés par un accident de la circulation, plus une stratégie de défense sera définie en amont, plus les conséquences pénales, civile et donc l'incidence financière du sinistre pourront être limitées ou maîtrisées.

Par conséquent, il faut informer son assureur et saisir un conseil spécialisé dès réception d'une convocation d'un OPJ (officier de police judiciaire) dans le cadre d'une enquête préliminaire. Il ne faut pas attendre d'être convoqué devant le juge d'instruction ou une juridiction. Les déclarations faites spontanément et de bonne foi peuvent s'avérer désastreuses. La technique de beaucoup de Parquets qui tend à se développer est de diligenter des enquêtes préliminaires et de n'ouvrir une information que lorsque toutes les investigations ont été menées.



Seconde table ronde : prévenir le risque routier

Actes du colloque du 16 octobre 2013





L'approche de l'OPPBTP

« Quand il est bien géré, le risque routier peut être un facteur de gains pour l'entreprise »

Paul DUPHIL
Secrétaire général de l'OPPBTP

Julien BEIDELER

Après avoir fixé un cadre au risque routier, nous consacrerons cette seconde table ronde à sa prévention. Paul Duphil, vous êtes Secrétaire général de l'OPPBTP (Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics). Comment l'homme de prévention que vous êtes aborde-t-il la prévention spécifique du risque routier ?

« Nos compagnons, ouvriers, cadres passent un temps important dans leurs véhicules : deux heures par jour signifient deux mois pleins par an »

Paul Duphil

Seule une entreprise du BTP sur deux mentionne le risque routier dans son document unique d'évaluation des risques (DUER). Il s'agit pourtant d'un risque majeur dans les métiers du BTP où il représente la première cause de mortalité avec 63 décès en 2011. Nos compagnons, ouvriers, cadres passent un temps important dans leurs véhicules : deux heures par jour signifient deux mois pleins par an. Le véhicule peut ainsi devenir un des principaux lieux de travail et d'exposition au risque.

Des facteurs aggravants existent : les véhicules sont chargés, voire surchargés ; les accès et les rythmes de travail sur les chantiers ne facilitent pas la gestion du risque routier ; le parking est contraint... Enfin, en France, le BTP concentre un véhicule utilitaire léger (VUL) sur quatre.

Néanmoins, les statistiques de la CNAMTS (Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés) concernant le risque trajet montrent que l'indice de fréquence s'élève à 3,9 pour le BTP contre 4,8 en interprofessionnel. Ce secteur a donc des éléments de performance à faire valoir.

Les interventions précédentes ont détaillé les forts enjeux juridiques et financiers (relatifs aux coûts de la réparation, des immobilisations financières, de la bonne gestion) liés au risque routier. Cependant ce risque, s'il est bien géré, peut constituer un facteur de gains pour l'entreprise dans son ensemble.

J.B. _____

Peut-on alors présenter le risque routier comme un risque professionnel ?

P.D. _____

La partie relative au trajet reste personnelle, alors que celle liée à la mission ou à la conduite d'engins peut être imputée au professionnel. Notre rôle ne consiste pas à définir précisément la frontière entre ce qui relève de la responsabilité stricte de l'entreprise ou du salarié. Ces sujets sont complexes.

Il reste que, quel que soit le lieu de l'accident en lien avec le travail, l'entreprise reste la première à en souffrir lorsqu'elle voit sa productivité baisser. Il est donc de son intérêt d'aborder le risque dans sa globalité.

J.B. _____

Quels sujets sont prioritairement abordés par l'entreprise lorsqu'elle traite la question du risque routier ?

P.D. _____

Sur ce point, nous nous rattachons à la gestion générale des risques. En effet, lors d'un litige, le juge apprécie d'abord la démarche d'ensemble de l'entreprise concernant les risques. Nous recommandons de mener une approche classique, comprenant une évaluation des risques par le document unique d'évaluation des risques, la mise en place d'un plan d'actions, qui prend en compte la mobilisation des salariés, et l'évaluation des actions. Le sigle OTH – pour Organisation, dimension Technique, dimension Humaine - résume parfaitement la démarche.

« Quel que soit le lieu de l'accident en lien avec le travail, l'entreprise reste la première à en souffrir. Il est donc de son intérêt d'aborder le risque dans sa globalité. »



Gestion du risque routier par une entreprise artisanale en milieu rural

« Grâce aux formations, nos jeunes salariés ont mûri et pris conscience de l'importance des risques routiers »

Fabienne ADAMSKI

Conjointe d'artisan - Entreprise Adamski

Julien BEIDELER

Trois entreprises très différentes vont maintenant nous présenter les réponses qu'elles ont apportées à la question du risque routier. Commençons avec Adamski, une entreprise artisanale active en milieu rural.

Fabienne ADAMSKI

Je représente une très petite entreprise artisanale de maçonnerie couverture, dont l'activité se situe en Seine-et-Marne, entre Coulommiers et Provins. Le département étant vaste, nous sommes donc exposés en permanence au risque routier.

« L'aspect ludique de ces formations est très important pour être couronné de succès »

J.B. _____
Pourquoi vous être intéressé à la question de la gestion du risque routier, alors qu'il a été dit dans la première table ronde qu'il ne constitue pas la priorité des petites entreprises ?

F.A. _____
Lorsque nous avons débuté les formations au risque routier, l'entreprise comptait six personnes. Les trois conducteurs attitrés des véhicules travaillaient chez nous depuis assez longtemps et étaient sensibilisés au risque routier ; les trois autres employés, plus jeunes, avaient une attitude différente par rapport à la conduite des véhicules et réalisaient parfois des excès de vitesse. Grâce à la Fédération Française du Bâtiment (FFB) de Seine-et-Marne, nous avons pu participer à des forums, en association notamment avec la médecine du travail, et inscrire les employés à une formation d'une journée sur circuit.

J.B. _____
Les salariés en question ont-ils perçu la démarche comme une véritable formation ou une journée sans travail ?

F.A. _____
Les deux. Cependant, ce stage leur a permis d'acquérir de l'expérience et de mieux organiser le chargement des véhicules. Sur les chantiers, les salariés ont également pu mieux rationaliser les approvisionnements. L'aspect ludique de ces formations est très important pour être couronné de succès.

J.B. _____
Vous avez noté des différences de conduite dans la façon d'être des jeunes salariés et des employés plus expérimentés. Avez-vous constaté à la suite des formations un changement d'attitude parmi les plus jeunes salariés ?

F.A. _____
Oui. Ces salariés ont également mûri sur le plan personnel et pris conscience de l'importance des risques routiers. Et le nombre des contraventions a diminué.

J.B. _____
Tenteriez-vous de nouveau l'expérience ?

F.A. _____
Je poursuis l'expérience et, tous les ans, des sessions sont organisées. Il est souvent plus efficace de déléguer à un intervenant extérieur le soin de sensibiliser les employés à ces questions. J'ajoute que le fait que la FFB organise régulièrement de telles formations facilite grandement notre action. Il suffit de nous y inscrire.

J.B. _____
Au regard de la FFB, constituez-vous un cas particulier ?

F.A. _____
Non. De nombreux collègues bénéficient également de ces formations « Sécurité routière » ou « Cinq minutes pour la vie ». Dans le programme « 100 % Pro », nous signons des chartes, qui nous engagent. Je ne suis pas un cas isolé.

« Il est souvent plus efficace de déléguer à un intervenant extérieur le soin de sensibiliser les employés aux questions de sécurité routière. »



Gestion du risque routier par le leader mondial de la route

« Pour gérer le risque routier, il faut une vraie volonté de la Direction et une organisation sur le terrain »

Jean-Yves BIGNON

Directeur Risques et Assurances - Groupe Colas

Julien BEIDELER

Jean-Yves Bignon, à l'échelle d'un groupe international comme Colas, pourquoi mettre en place une politique de gestion des risques ? Le problème se pose-t-il de la même manière dans toutes les entités du Groupe ?

Jean-Yves BIGNON

Parmi l'ensemble des risques que l'entreprise doit gérer, le risque routier semble le plus partagé. Au sein de Colas, même si certaines entités travaillent spécifiquement sur ce risque, tous les conducteurs du Groupe doivent y être sensibilisés, à l'image de la devise de la Sécurité routière : « Tous responsables ».

Pour réussir une telle politique de gestion du risque routier, il faut réunir deux conditions.

- Première condition : avoir une volonté clairement affirmée de la Direction de l'entreprise. Sans elle, il est impossible de développer une telle culture d'entreprise.

Colas a réellement lancé cette politique en 1997, sous l'impulsion, non démentie depuis, de son Président-Directeur général de l'époque Alain Dupont et d'un certain nombre de dirigeants de l'entreprise. Il a été décidé de travailler en amont sur le risque pour passer d'une situation de gestion des sinistres à une véritable politique de prévention des risques.

- Seconde condition pour réussir une politique de gestion du risque routier : mettre en place une organisation efficace au sein de l'entreprise. Une action isolée ne donnera aucun résultat : un véritable engagement du groupe est nécessaire. Il s'agit donc d'un travail permanent alliant des actions de formation, de sensibilisation, de communication. Seule la force de l'action collective permet d'obtenir des résultats probants, grâce à l'émulation.



Une bonne route, ÇA SE PRÉPARE



ADOPTER LA SAFETY ATTITUDE, c'est préparer son parcours et s'assurer d'être en état de conduire avant de prendre la route.



J.B. _____

Mais des relais sont nécessaires pour appliquer une telle politique...

J.Y.B. _____

En effet, au sein de nos 400 établissements en France, qui comptent généralement entre 30 et 100 personnes, nous avons mis en place un « relais sécurité routière ». Cette personne fera progresser l'ensemble de l'organisation en sensibilisant ses collègues aux questions d'arrimage, de surcharge ou à la vitesse, aux distances de sécurité...

De la même manière, chacune de nos 11 filiales en France compte un correspondant sécurité routière qui travaille en lien avec les « relais sécurité routière » dans les établissements.

J.B. _____

Quel est le profil des personnes chargées de ces missions ? S'agit-il d'un conducteur de travaux, d'un ingénieur QSE (Qualité, Sécurité, Environnement) ?

J.Y.B. _____

Le profil des relais sécurité routière est divers. Ces personnes doivent d'abord être dotées d'un intérêt pour le sujet. Les ingénieurs QSE peuvent à ce titre constituer un vivier de recrutement. Cependant, un exploitant ou un responsable d'atelier saura également sensibiliser nos compagnons et l'ensemble de la hiérarchie, levier important dans cette démarche.

« Même si certaines entités travaillent spécifiquement sur le risque routier, tous les conducteurs du Groupe doivent y être sensibilisés. »

Cette année, dans le cadre d'une campagne mondiale « Safety Attitude » sur la sécurité au travail et sur la route, plus particulièrement orientée vers l'encadrement, nous avons notamment communiqué via une affiche de sécurité routière sur le thème : « Une bonne route, ça se prépare ». L'idée sous-jacente est que si les compagnons reçoivent bien les messages de sécurité, ils ne peuvent, dans le même temps, voir un chef de chantier, un conducteur des travaux ou l'un de leurs dirigeants adopter une conduite qui ne correspondrait pas à ces prescriptions.

J.B. _____

L'affiche a-t-elle été traduite en toutes langues et en tous lieux ?

J.Y.B. _____

Tout à fait. Nous avons diffusé l'affiche auprès des 63 000 salariés des 50 pays où nous sommes présents.

J.B. _____

Les pays anglo-saxons semblent plus sensibilisés à la question de la prévention du risque routier. Partagez-vous ce point de vue ?

J.Y.B. _____

Des différences d'approche existent : une règle écrite sera probablement appliquée plus rapidement dans les pays anglo-saxons. Ainsi, l'un de mes collègues européens aux Etats-Unis m'a indiqué avoir été surpris à l'époque par l'application quasi-immédiate là-bas de la règle du Groupe sur le fait de se garer en marche arrière, établie il y a plus de dix ans. La communication reste cependant importante partout, pour que les personnes s'approprient bien les messages de prévention.

« Depuis 1997, notre taux de fréquence d'accidents a diminué de 65%. (...) le monde de l'assurance réagit bien évidemment aussi très favorablement à une telle évolution... »

J.B. _____
Vous êtes signataire de la charte en faveur de la sécurité routière qui fait œuvre d'engagement...

J.B. _____
Avez-vous la volonté de partager votre démarche auprès d'acteurs de plus petites tailles, qui ne se sont pas encore attaqués au problème ?

J.B. _____
J'imagine que le groupe Colas mesure les résultats de sa politique...

**« Il s'agit
d'un travail
permanent alliant
des actions
de formation,
de sensibilisation,
de communication.
Seule la force
de l'action
collective
permet d'obtenir
des résultats
probants. »**

J.Y.B. _____
Cette charte, signée avec la CNAMTS (Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés) et la DSCR (Direction à la sécurité et à la circulation routière), a constitué l'élément marquant de notre changement de politique en 1997. Elle nous a accompagnés depuis cette date. Nous retrouvons là, le rôle de l'action collective : la charte fédère et rassemble dans l'intérêt de toutes les entreprises.

J.Y.B. _____
Oui. Ces questions doivent être portées, expliquées, réexpliquées. Une entreprise de taille plus réduite n'a pas forcément les moyens humains de développer de telles actions. Aussi, une charte signée au niveau de la Fédération nationale des travaux publics (FNTP) permet-elle de leur fournir des recommandations et des documents support.

J.Y.B. _____
Oui, au-delà du bénéfice premier qui peut être retiré d'une telle démarche sur le plan humain et, à titre d'exemple, sur l'ambiance de travail de l'établissement qui déplore un accident grave, nous avons pu nous rendre compte, via quelques chiffres, que le risque routier représente un véritable gâchis, que la grande majorité des accidents automobiles peuvent être évités. Ainsi, en 1997, lors du lancement de cette politique de prévention, nous comptons 3 000 accidents, responsables ou non, avec des tiers identifiés, pour 13 700 véhicules - poids-lourds, engins, fourgons, véhicules légers... Aujourd'hui, après avoir doublé la flotte, nous recensons 2 000 accidents, soit une diminution de notre taux de fréquence de 65 %... sur laquelle nous pouvons encore progresser.

Au-delà de la préservation de l'intégrité physique de nos collaborateurs et des tiers qu'ils croisent sur la route, des économies réalisées sur les coûts de réparation et d'immobilisation de nos propres véhicules, le monde de l'assurance réagit bien évidemment aussi très favorablement à une telle évolution...



Gestion du risque routier et efficacité économique de l'entreprise

« Grâce à une série de dispositions, nous sommes passés de 16 accidents routiers en 2011 à 8 en 2012 »

Marc PROUET

Coordinateur sécurité – Gagneraud Construction

Julien BEIDELER

Marc Prouet, pourquoi la direction de Gagneraud Construction s'est-elle intéressée à la question du risque routier ? Le point de l'aménagement des VUL (véhicules utilitaires légers) mérite également d'être traité, car vous avez fait de grands progrès dans ce domaine.

« Le véhicule doit être considéré comme un stock roulant, ce qui revient à en faire un outil au service de la performance. »

Marc PROUET

Nous sommes une entreprise nationale, indépendante, avec 1 500 salariés et 600 véhicules. Après avoir mené une expérience dans le Sud, nous l'avons étendue à la Normandie. Bien que peu inquiet sur la qualité de notre flotte de véhicules, composée à 70 % de camionnettes, j'ai accepté de lancer un groupe de travail sur le sujet du risque routier, à la demande de l'ingénieur de la CARSAT Normandie (Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail). La volonté de la direction est en effet essentielle dans ce domaine. Nous avons alors fait intervenir les partenaires sociaux, notamment le CHSCT (Comité d'hygiène, de sécurité et de conditions de travail), l'encadrement et les conducteurs.

En établissant un état des lieux, nous avons d'abord constaté des problèmes de surcharge. Les camions de 3,5 tonnes étaient chargés de manière excessive en deux à trois minutes.

J.B.

Mais ces constats sont courants...

M.P.

En effet, les PME réalisent souvent de telles surcharges. Par ailleurs, la benne ne sert pas nécessairement à charger du béton... De plus, nos véhicules n'étaient équipés ni d'airbag côté passager, ni de ventilation. Ces éléments sont fournis en option.

Une réflexion a donc été menée pour établir un cahier des charges. Les chauffeurs et les chefs de chantier ont été interrogés afin de réorganiser l'utilisation des VUL. La part des fourgons a été élevée à 80 %, et 20 % a été attribué aux petites camionnettes, sans double cabine pour gagner en charge utile. Des bennes plus légères ont été achetées. Les fourgons servent à transporter du personnel et du matériel, dans une limite de 2 tonnes. Enfin, six petits poids lourds ont été acquis pour les livraisons sur chantier.

J.B.

Avez-vous recruté des chauffeurs ?

M.P.

Non, mais les chauffeurs ont passé le permis poids lourds.

Les fourgons ont été aménagés. Des rampes ont notamment été installées pour monter des charges lourdes dans les véhicules. La ventilation, haute et basse, et la climatisation ont été mises en place. Par ailleurs, des systèmes de freinage d'urgence, de contrôle du degré de tangage sur le côté et de régulation de la vitesse ont été ajoutés aux fourgons, ainsi qu'un airbag passager. Les véhicules ont été bridés à 110 kilomètres/heure, ce qui n'a pas entraîné d'accident supplémentaire.

Concernant la sensibilisation des conducteurs, des formations à la conduite d'un VUL ont été développées qui comprennent des volets sur le freinage et l'arrimage des charges. Une charte du bon conducteur a été rédigée. L'entreprise a également fait le choix de ne pas installer de kit mains libres qui permettent aux salariés de téléphoner en conduisant.

Enfin, un suivi semestriel a été instauré. L'efficacité des actions a ainsi pu être mesurée. Nous sommes passés de 16 accidents responsables en 2011 à 8 en 2012. Les véhicules bridés consomment 0,5 litre de moins pour parcourir 100 kilomètres. La mécanique des engins s'use 10 % moins vite, notamment les pneus et les fluides. Tous les frais de restitution ont été divisés par deux, conduisant à une somme qui permettra de réaliser d'autres actions de prévention du risque routier.

« En établissant un état des lieux, nous avons d'abord constaté des problèmes de surcharge. Les camions de 3,5 tonnes étaient chargés de manière excessive en deux à trois minutes. »

GAGNERAUD
CONSTRUCTION

Mesure de l'efficacité

Accidents responsables :	2011 = 16 2012 = 8
Consommation de carburant :	moins 0,5 l pour 100km
Moins d'usure (10%) :	pneus, mécanique et fluides
Frais de restitution :	diviser par 2



Un véhicule venant d'en face se déporte et heurte notre fourgon



Les airbags ont fonctionné, le véhicule ne s'est pas couché
Un intérimaire légèrement commotionné (pas d'arrêt)

J.B. _____

Cet exemple, très concret, illustre combien la prévention du risque routier peut fournir une espérance de gains.

« Des formations à la conduite d'un VUL ont été développées qui comprennent des volets sur le freinage et l'arrimage des charges. »

J.B. _____

Cette méthode a été mise en place voici un an par l'OPPBTB. Avez-vous constaté des changements dans la manière dont les entreprises abordent la question de la prévention du risque routier ?

J.B. _____

L'OPPBTB a retravaillé ses outils pour le risque routier, notamment à destination des petites et moyennes structures. Quels facteurs ont soutenu cette démarche ? Quelles sont les nouveautés ?

« Nous constatons un grand intérêt des entreprises quand on leur tient un discours passant de l'injonction et de l'obligation à l'intérêt économique et humain. »

Paul DUPHIL _____

Merci, Marc Prouet, pour cette présentation pragmatique qui en parlant d'abord de risques routiers arrive également à intégrer la notion de performance de l'entreprise.

Des camions mal chargés entraînent des retards, les salariés étant obligés de revenir chercher des objets oubliés. Le véhicule doit être considéré comme un stock roulant, ce qui revient à anticiper ses mouvements en fonction des chantiers et à en faire un outil au service de la performance.

L'OPPBTB a travaillé avec Marc Prouet sur l'étude « Dimension économique de la prévention », qui analyse 101 cas d'actions de prévention en entreprise, dont 13 sont rattachés au risque routier. Par ce biais, l'organisme renforce la démarche des entreprises et évalue l'impact financier de leur approche. Des actions accessibles, à très fort rendement, peuvent être mises en œuvre. La gestion du risque routier participe ainsi à la rentabilité d'ensemble de l'entreprise.

P.D. _____

Nous constatons un grand intérêt des entreprises quand on leur tient un discours passant de l'injonction et de l'obligation à l'intérêt économique et humain. Cette évolution facilite indéniablement le travail des préventeurs.

P.D. _____

Nous cherchons en permanence à améliorer nos outils au service de nos adhérents. En Normandie, région particulièrement active sur la question, nous avons travaillé avec un certain nombre de partenaires, notamment la médecine du travail, pour améliorer nos supports. Nous avons ainsi renouvelé notre site internet l'an dernier. Un dossier « Risque routier » est accessible en première page, qui offre un véritable portail sur la gestion du risque en entreprise en tant qu'il recense l'ensemble des outils disponibles et des outils pratiques. Des outils complémentaires sont à l'étude, tel un programme de calcul de la surcharge.

Sur le terrain, nous avons aussi renouvelé des outils de formation et d'information, avec une pédagogie très interactive. Ces modes d'enseignement sont conservés en entreprise.



Gestion du risque routier et ressources humaines

« La branche du BTP est très active dans le domaine de la prévention du risque routier. Ainsi, PRO BTP mène une action très intéressante en matière de formation des apprentis. »

« Avec la prévention des risques se croisent les obligations de l'entreprise et les limites à la liberté individuelle des salariés »

Daniel LEMAÎTRE

Directeur des Ressources Humaines – Groupe SMABTP

Julien BEIDELER

Daniel Lemaître, des questions concernant les permis de conduire sont revenues à plusieurs reprises dans les échanges. Qu'ai-je le droit de demander ? Comment m'assurer de la validité des permis de conduire ?

J.B.

Et comment gérer le cas des traitements médicaux conduisant à une certaine somnolence des salariés ?

Daniel Lemaltre

Cette question concerne la marche globale de l'entreprise et met en lumière une certaine conception de la prévention. Là se croisent les contraintes et les obligations de l'entreprise ainsi que les limites à la liberté individuelle des salariés qui y travaillent.

En écoutant les mesures prises pour modifier les véhicules, je réalisais combien ce type de sujet aborde une question transversale, tant pour le risque automobile que pour tout acte de l'entreprise. L'enjeu de la prévention est d'éviter la survenue d'un accident car, si celui-ci se produit, nous entrons dans un second niveau, celui de la protection de l'entreprise.

Ainsi, pour se prémunir l'entreprise peut demander communication de la photocopie du permis de conduire mais ne peut éviter tout risque, puisqu'elle ne peut obtenir le nombre de points du permis de conduire de la personne.

D.L.

Il revient à la médecine du travail d'alerter l'employeur si un traitement porte atteinte à l'exercice d'une fonction dans l'entreprise. L'employeur ne peut en aucun cas apprécier les effets, secondaires ou primaires, d'un médicament.

J.B. _____
L'employeur peut-il dès lors se prémunir du risque ?

J.B. _____
Comment réagissez-vous aux initiatives présentées par les précédents intervenants qui travaillent dans des entreprises de taille très diverse ?

J.B. _____
Fabienne Adamski, les propos de Marc Prouet concernant la rationalisation des véhicules vous donnent-ils des idées pour aller plus loin dans l'organisation des prochains VUL que vous achèterez ?

Paul Duphil _____
La branche du BTP est très active dans le domaine de la prévention du risque routier. Ainsi, PRO BTP mène une action très intéressante en matière de formation des apprentis. Nous avons besoin que les bons réflexes soient adoptés le plus tôt possible. Les apprentis constituant une population fragile, PRO BTP s'en occupe tout particulièrement. Ces actions ne sont pas toujours portées à la connaissance des entreprises qui pourraient y faire appel. Nous travaillons dans un écosystème où de nombreuses ressources sont mises à disposition, notamment par la SMABTP, les organisations professionnelles, les structures syndicales salariées.

D.L. _____
La réponse est « Non » pour ce qui concerne la partie médicale. S'agissant du permis de conduire, l'employeur peut faire signer au salarié une déclaration attestant qu'il est en possession d'un document en cours de validité. Conformément à une loi de 1978, il ne peut accéder aux éléments relatifs au comportement du salarié.

D.L. _____
Ces présentations montrent combien la prévention peut fonctionner. D'autres éléments liés à l'organisation de l'entreprise sont concernés, tel l'usage du téléphone ou les temps de travail. La démarche est parfois décourageante, car elle est longue et suppose de mobiliser et de convaincre de nombreux acteurs de l'entreprise - collaborateurs, partenaires sociaux... Pour des raisons économiques, sociales et juridiques, l'entreprise n'a cependant pas d'autre choix que d'adopter cette approche.

Fabienne ADAMSKI _____
Nous sommes moins nombreux, ce qui constitue un avantage. Les surcharges se gèrent plus facilement.

J.B. _____
Merci de l'avoir rappelé. J'ai vu également que Fabienne Adamski est très vigilante sur le sujet des jeunes.

« Il revient à la médecine du travail d'alerter l'employeur si un traitement porte atteinte à l'exercice d'une fonction dans l'entreprise. »

« L'entreprise peut demander communication de la photocopie du permis de conduire mais ne peut obtenir le nombre de points du permis de conduire de la personne. »



Échanges avec la salle

Anne Rivière, responsable marketing produit - Entreprise Océan

Nous sommes prestataires en géolocalisation et avons alerté la SMABTP sur le risque de vol des véhicules. Nous équipons notamment les véhicules de la société Gagneraud Construction et informons sur la géolocalisation comme un moyen de prévention du risque routier. Ses techniques permettent en effet de mesurer les kilomètres parcourus et le temps passé sur la route pour donner des informations objectives à l'entreprise et améliorer l'organisation de son travail. Il s'agit donc de supprimer les kilomètres inutiles, facteurs de risque pour les salariés, mais aussi d'identifier les conducteurs qui parcourent de grandes distances et ceux qui effectuent moins de kilomètres.

Par ailleurs, la géolocalisation permet aux employeurs d'organiser les entretiens préventifs au bon moment.

Enfin, lorsque la géolocalisation est couplée à un dispositif d'éco-conduite, elle peut agir sur le comportement de conduite des salariés et permet de s'assurer que les formations menées en ce sens ont été efficaces.

Julien BEIDELER

Ce point n'a pas été directement mentionné, mais il est certain qu'une conduite apaisée a des répercussions sur la consommation des véhicules.

Paul DUPHIL

En effet, le document de l'OPPBTP le montre clairement.

Marc PROUET

Chez Gagneraud Construction, nous avons mis en place des formations à l'éco-conduite qui permettent aux salariés d'anticiper le risque et d'éviter de réagir trop rapidement, ce qui augmente la consommation des véhicules.

Jean-Yves BIGNON

Ce mouvement ne s'arrêtera pas. Nous avons commencé à développer l'équipement télématique de nos véhicules, poids lourds et engins voici déjà plusieurs années. Le mouvement s'accélère actuellement dans nos différentes filiales.

L'éco-conduite est, avec les économies d'énergie, un facteur de plus en plus important. L'aménagement des fourgons et le bridage, mentionnés par Marc Prouet se développeront. A titre d'exemple, tandis que depuis 2010, tout VUL acheté par le Groupe en France doit être bridé à 110 km/h pour les fourgons et à 130 km/h pour les fourgonnettes, l'une de nos filiales, Colas Nord Picardie, a décidé, de brider ainsi 100 % de ses fourgons avant fin 2013 et de brider 100 % de ses poids-lourds à 80 km/h dans le même délai. Concernant le bridage des véhicules utilitaires légers, le Parlement européen avait voté la limitation à 120 kilomètres/heure de l'ensemble des véhicules utilitaires légers neufs à partir du 1^{er} janvier 2014, mais ce vote n'a pas été validé par le Conseil de l'Union Européenne. Nul doute cependant que cette mesure, motivée à la fois par une logique écologique, un objectif économique et des considérations relatives à la sécurité routière, se généralise progressivement.

Henriane Espagnet, représentante de la Fondation du BTP 69

La région Rhône-Alpes présente une initiative originale. La Fondation du BTP, basée à Lyon, est reconnue d'utilité publique. Elle a pour mission de promouvoir des actions au bénéfice des acteurs du BTP de Rhône-Alpes et de Saône-et-Loire.

La première de ses orientations vise la prévention des risques professionnels. Aussi, ses démarches de prévention sont-elles proposées gratuitement à tous les établissements de formation du BTP.

Depuis 2006, nous proposons une opération de prévention du risque routier, « Pacte BTP », qui aborde également les notions d'éco-conduite. Nous formons des animateurs qui, pendant deux heures, rappellent les grands principes de prévention du risque routier et d'éco-conduite. L'approche est très interactive et développe une pédagogie très participative (avec des quizz, des questions réponses, un rappel des grands principes), qui convainc même les plus réticents.

Julien BEIDELER

Ces initiatives ont-elles pour vocation d'être diffusées en dehors de la région Rhône-Alpes et Saône-et-Loire ?

Henriane Espagnet, représentante de la Fondation du BTP 69

Tout à fait. En Rhône-Alpes et Saône-et-Loire, près de 50 000 personnes ont été sensibilisées. Mais nous ne nous limitons pas à ce cadre géographique. Ainsi, nous avons récemment signé une convention avec la fondation d'entreprise Excellence SMA pour former les salariés du groupe. A la fin de chaque formation, qui dure deux heures, un kit est remis aux participants. Il contient actuellement un éthylotest, un porte-clés, un livret rappelant les grands principes et le pacte, qui a donné son nom à la démarche. Il est proposé aux participants de s'engager à être un peu plus vigilants sur un ou plusieurs points.

Julien BEIDELER

Ce pacte est-il complémentaire de la charte signée au niveau de la FNTP et mentionnée tout à l'heure ?

Jean-Yves BIGNON

La charte a été signée au niveau national. Le « Pacte BTP » constitue une initiative régionale que nous supportons entièrement.

La direction, même si elle affiche une volonté, ne peut rien faire seule. Des relais sont nécessaires pour que l'approche vienne de partout. Ainsi, le président de notre filiale s'engage pleinement dans la démarche « Pacte BTP », comme Hervé Le Bouc, Président-Directeur Général du groupe Colas, l'a fait en renouvelant à plusieurs reprises la charte nationale.

Henriane Espagnet, représentante de la Fondation du BTP 69

Sur notre territoire, le taux d'entreprises qui mentionnent le risque routier dans leur document unique d'évaluation des risques est un peu plus important qu'au niveau national (une entreprise de BTP sur deux). A l'issue de chaque session, nous remettons une attestation qui vient compléter ce document unique.

Sylvain LECOQ - FRT Aquitaine

Je suis venu aujourd'hui à ce colloque pour organiser une déclinaison locale de cette réunion dans ma région. Comment sensibiliser le personnel de notre entreprise à un risque ancien ? Quelles problématiques apparaissent et quels sont les nouveaux risques spécifiques ?

Jean-Yves BIGNON

Concernant l'addiction, nous avons tous en tête une population plus jeune, plus sensible au cannabis qu'à l'alcool, qui présente différents risques, au-delà du seul risque routier. Ces questions sont traitées par la médecine du travail, les responsables ressources humaines ou QSE et les exploitants. Le chef d'établissement se trouve en effet au cœur du sujet.

Je tiens à revenir également sur un nouveau risque : celui du téléphone au volant. Les smartphones constituent à la fois une évolution de la société et un danger pour les nouvelles générations. La Sécurité Routière nous indique que 61 % des moins de 35 ans lisent leurs sms au volant et 32 % en écrivent. Le groupe Colas interdit le téléphone au volant, sous toutes ses formes et communique régulièrement sur le sujet. Bien plus que la tenue en main de l'appareil, c'est la charge mentale qu'il sollicite et, pire encore pour les sms, le détournement du regard de la route, qui créent le risque. La bonne application de cette interdiction dépend cependant de chacun.

Il s'agit donc d'une véritable problématique, en particulier pour la génération Y, née avec ces outils et qui arrive dans nos entreprises. Le plaisir de conduire, caractéristique du XXème siècle, a fait place au XXIème siècle à la nécessité de rester connecté. A court terme, il paraît nécessaire de poursuivre les actions de sensibilisation. A un horizon de dix ans, il faut mener d'autres initiatives.

Les constructeurs automobiles ont compris que les jeunes avaient développé d'autres attentes envers l'automobile et qu'ils refusaient de rester les mains sur le volant durant plusieurs heures, sur l'autoroute. Récemment, Mercedes Benz a expérimenté un véhicule automatisé, sur une centaine de kilomètres, près de Mannheim. Idem aux Etats-Unis avec la Google Car, au Japon ou dans le reste de l'Europe : Carlos Ghosn promet un tel véhicule pour 2020, voire même avant... Libres de leurs occupations au volant, leurs conducteurs pourraient y voir une solution dans 15 ou 20 ans.

Paul DUPHIL

Je n'ai pas d'éléments à ajouter concernant de nouveaux risques. Des possibilités technologiques nouvelles s'offrent aux entreprises de mieux gérer le risque, avec des outils faciles d'emploi. Je vous invite à les mettre en avant dans votre colloque à venir. Ces outils peuvent permettre à l'entreprise de dégager des gains, alors que l'injonction et la prescription ont atteint leurs limites.

De la salle

Je travaille comme avocat sur des cas liés au bâtiment. J'ai apprécié les informations données cet après-midi sur la prise de responsabilité, que nous appelons naturellement tous de nos vœux. Les fédérations assurent-elles une prévention des risques relatifs aux pots de chantier, parfois organisés à l'initiative de l'employeur ?

Paul DUPHIL

J'entends d'abord le regret des entreprises devant la disparition de ces moments de convivialité : les repas de fin de chantier ont souvent été supprimés. Nous mettons en garde contre les méfaits de l'alcoolisme. Par ailleurs, le message d'une consommation modérée est difficile à faire passer, par peur du contrôle. Comment concilier cette dimension sociale très intéressante et le risque que des excès soient commis ?

Julien BEIDELER

Ne peut-on prévoir un capitaine de soirée qui raccompagnerait les participants ?

Paul DUPHIL

Certaines entreprises le mettent en place. Je crains que la première conséquence n'ait résidé dans la suppression pure et simple de ces dîners, avec la perte du lien social et du sentiment de fierté de l'objet construit.

Julien BEIDELER

Les intérimaires se voient-ils confier des véhicules dans cette démarche de prévention ?

Marc PROUET

Nos intérimaires ne conduisent pas. Nous attribuons nos véhicules aux chefs d'équipe qui agissent de manière responsable et les entretiennent bien.

Jean-Yves BIGNON

Le groupe Colas applique également cette bonne pratique. Cependant, l'étendue de notre flotte en rend probablement le suivi difficile. Comme cela a été mis en avant cette année lors de notre campagne mondiale sur la sécurité au travail et sur la route, ces différentes mesures doivent dorénavant s'inscrire dans un environnement où **la sécurité** ne doit plus être un objectif, mais une **valeur de l'entreprise**.



Conclusion

Actes du colloque du 16 octobre 2013





Conclusion

« La lutte contre les risques routiers doit dépasser la contrainte pour considérer l'espérance de gains »

Robert PICCOLI

Conseiller technique Travail auprès du Délégué interministériel à la sécurité routière

Frédéric Péchenard, Délégué interministériel à la sécurité routière, devait participer à cette réunion mais en a été empêché. Il aurait certainement délivré un message plus solennel. Une large concertation est actuellement menée dans le cadre du Comité national de la sécurité routière, le CNSR. Frédéric Péchenard attend les propositions qui seront faites au ministre avant la prise de décisions par un futur CISR (Comité interministériel de sécurité routière), donc pas de scoop ce soir.

Je remercie les organisateurs d'avoir invité le Délégué interministériel à la sécurité routière. Le secteur du BTP est connu pour ses risques. Or, les tables rondes ont montré les nombreuses initiatives qu'il mène pour prévenir le risque routier.

Les chiffres relatifs au risque routier dans le BTP sont importants. Je retiens les 500 000 journées de travail perdues chaque année et aussi les nombreux drames humains évités dans les entreprises qui mettent en œuvre une prévention efficace. En termes de responsabilité, Jean-Yves Bignon a rappelé la signature de sa campagne « Tous responsables, tous ensemble sur la route ». Un tel slogan va au-delà des aspects juridiques.

La prévention et la performance ont été évoquées. Au total, les risques globaux relatifs à la sécurité routière représentent 5,2 millions de journées de travail perdues par an pour le risque routier professionnel, soit l'équivalent d'une entreprise de 24 000 salariés, 7 000 accidents graves

et 386 accidents mortels en 2012 - qui était pourtant la meilleure année en matière de sécurité routière depuis 1948.

Nous restons très humbles et vigilants car nous savons que sans prévention, sans répétition des messages, les risques sont finalement peu fréquents mais d'une extrême gravité. La prévention ne changera pas tous les comportements, mais agira sur les infrastructures.

Julien BEIDELER _____

Comment les Pouvoirs publics trouvent-ils le bon équilibre entre la politique de prévention et les sanctions ?

J.B. _____

Pouvez-vous dire un mot sur la charte ?

J.B. _____

Merci pour cette conclusion.

Il me reste à remercier la fondation Excellence SMA pour cette après-midi, en espérant que la teneur des débats vous aura satisfaits. Président Gérard Laurent, quelques mots de clôture...

Robert PICCOLI _____

En effet, prévention et répression ne doivent pas être opposées. Depuis 2002, les accidents ont diminué de moitié, notamment grâce aux radars automatiques. Cependant, nous n'avons pas beaucoup progressé en ce qui concerne l'alcool. Salariés et citoyens se comportent à peu près de la même manière au volant. Nous devons donc lutter contre des causes identiques. En ce sens, il est essentiel de dépasser la contrainte pour considérer l'espérance de gains. Le coût direct du risque routier professionnel est évalué à 1,5 milliard d'euros par an. Il s'agit là de la première charge de l'entreprise qui a dès lors intérêt à dépasser les considérations du document unique. Seules les bonnes pratiques, introduites à tous les niveaux, permettront d'obtenir des résultats.

R.P. _____

Dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, presque toutes les fédérations ont élaboré des chartes, plus ou moins anciennes, signées ensuite par des entreprises, le groupe Colas en premier. Ces documents insistent sur les actions de prévention, le dialogue social et la nécessaire transversalité. Les entreprises disposent également d'autres éléments comme le règlement intérieur, dépassant le document unique, qui est nécessaire mais pas suffisant.

Par ailleurs, si les salariés adoptent de bons comportements dans l'entreprise, tant sur le trajet (en moyenne, les salariés qui travaillent à la Défense passent une heure trente par jour, soit 44 jours par an, ce qui est considérable) que dans le cadre de leur mission, ils pourront également améliorer leur conduite en tant que citoyens. Nous en avons du moins l'intime conviction.



Clotûre

Gérard LAURENT

Président de la fondation d'entreprise Excellence SMA

Cette rencontre aura été importante et je l'es-père, utile à tous ceux qui sont sur la route et sur les chantiers au quotidien, y compris les res-ponsables de parc automobiles et les dirigeants.

Tout ne sera pas réglé rapidement mais les solu-tions développées ici même contribueront, je l'espère, à une évolution des comportements et à une amélioration dans la manière d'appr -hender les problèmes liés à la route en général.

La fondation Excellence SMA continuera à y contribuer avec le même enthousiasme et participera comme elle le fait depuis 19 ans à la promotion des pratiques vertueuses.

Je formule le v eu de nous retrouver l'an prochain ici même sur un autre thème pour fêter en même temps les 20 ans de la fondation.

Avant de vous inviter à prendre le verre de l'ami-ti  je tiens à remercier :

- tous ceux qui nous ont fait l'honneur de partici-per à ce colloque ;
- l'ensemble des intervenants qui ont accepté de venir débattre avec nous et les féliciter pour leurs propos pertinents ;
- Julien Beideler, rédacteur en chef au Moniteur, qui a animé ce débat ;
- les équipes de la SMABTP qui nous ont assistés dans l'organisation.

Enfin, je vous informe qu'au début de l'année 2014, vous pourrez consulter et recevoir les Actes de ce colloque à partir de notre site internet.

Merci à tous.



*Assistance et animation : **Julien Beideler, Le Moniteur***

*Actes rédigés avec la collaboration de **Michel Levron***

Document transcrit par : UBIQUS (www.ubiquus.fr)

Photos : Philippe Couette

Maquette et mise en page : Laure Arquembourg, Christophe Jacquemin, service communication SMABTP



Retrouvez-nous sur
www.smabtp.fr



114, avenue Emile Zola - 75739 Paris cedex 15