

JEUDI DE LA PREVENTION

«Prévenir les risques liées aux déplacements en véhicule en collectivité»

Jeudi 17 mai 2018

Le CIG et le service Ergonomie et Ingénierie de la Prévention des Risques Professionnels (EIPRP) ont organisé le jeudi 17 mai 2018 une rencontre sur le thème : **«Prévenir les risques liés aux déplacements en véhicule en collectivité»**.

Cette présentation a été animée par Ludovic ZANDRONIS, ingénieur en prévention et le Dr Emmanuelle BOURIN du CIG.

« Dans le cadre de leurs activités, les agents territoriaux sont amenés à se déplacer en véhicule que ce soit de manière occasionnel ou quotidienne. Ces déplacements en véhicule ne sont pas anodins pour la santé des agents car ceux-ci les exposent à de nombreux risques professionnels et en particulier au risque d'accident de la route qui a souvent des conséquences importantes (décès, incapacité permanente etc). La mise en place d'actions de prévention apparait donc comme un enjeu important pour les collectivités. »

SOMMAIRE DE LA PRESENTATION

- I. Introduction
 - II. Données chiffrées
 - III. Réglementation
 - IV. Aptitude médicale à la conduite de véhicule
 - V. Les différents risques liés à la conduite de véhicules
 - VI. Les mesures à mettre en œuvre
-

I. Les points à retenir

1) Introduction et données chiffrées

De nombreux agents territoriaux sont amenés à se déplacer dans le cadre des missions qu'ils exercent pour l'autorité territoriale. Ces agents sont donc amenés à se déplacer sur la route alors que la conduite ne constitue pas leur métier principal pour certains.

Les accidents de la route représentent la première cause de décès au travail avec 20 % des accidents mortels (d'après l'enquête SUMER 2010) et 15% des accidents de service dans la fonction publique territoriale.

De part cet enjeu humain, le risque routier doit faire l'objet d'une évaluation des risques au même titre que les autres risques professionnels et doit être inscrit dans le document unique et une démarche de gestion de ce risque doit être élaborée par l'autorité territoriale.

Il est à noter que :

Les questions relatives à la conduite d'engins de chantier ou encore de chariots automoteurs sont exclues de cette présentation.

2) Les responsabilités

Autorité territoriale et agents conducteurs disposent chacun d'obligations à respecter. Il est toutefois à noter qu'il n'existe pas de texte réglementaire spécifique cadrant le risque routier.

En effet, la réglementation relative à l'activité de conduite dans le cadre du travail est une conciliation des règles de droit issues de domaines différents (code du travail, code de la route, code pénal...)

Une obligation générale de préservation de la sécurité et de protection de la santé des agents placés sous sa responsabilité pèse sur l'autorité territoriale (*Article 23 de la loi n°83-634 du 13 juillet 1983, article 108-1 de la Loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale et article 2-1 du décret n°85-603 du 10 juin 1985 modifié relatif à l'hygiène et à la sécurité du travail dans la fonction publique territoriale*).

A cette obligation générale, s'ajoutent les règles de la quatrième partie du code du travail applicables à la fonction publique territoriale.

Le risque routier est donc un risque professionnel à part entière qui doit être identifié et évalué dans le cadre de la démarche d'élaboration du document unique. La prise en compte de ce risque dans le cadre des activités professionnelles doit se faire selon le respect des principes généraux de prévention des risques (*article L4121- 1 et L4121-2 du code du travail*).

La responsabilité pénale de l'employeur sera engagée s'il donne un ordre incompatible au code de la route et notamment concernant la vitesse ou le dépassement de poids (dans le cas de la conduite d'un véhicule de transport routier de personnes ou de marchandises des instructions incompatibles).

Depuis 2017, l'employeur a l'obligation de communiquer aux autorités l'identité des agents ayant commis certaines infractions avec l'un de ses véhicules sous peine de contravention. (*Article L 121-6 du code de la route*).

De la même façon, chaque agent est responsable

- d'une part de l'exécution des tâches qui lui sont confiées (*Article 28 de la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligation des fonctionnaires*)

- d'autre part de sa santé et sécurité en fonction de ses formations et de ses possibilités (*Article L. 4122-1 du code du travail*).

Les agents conducteurs de véhicules sont également pénalement responsables de leurs infractions (*Article L121-1 du code de la route*).

3) L'aptitude médicale à la conduite de véhicule

La conduite de véhicule implique 3 conditions :

- Une capacité technique (permis et/ou formation)
- Un comportement civique conforme à la règle sociale
- Une aptitude médicale.

C'est le conducteur qui doit s'assurer de cette aptitude médicale à la conduite. Le non respect de cette obligation peut mettre en cause la responsabilité du conducteur en cas d'accident. Averti par son médecin traitant des conséquences possibles d'une pathologie, d'un handicap ou d'un traitement sur son aptitude médicale à conduire, le conducteur doit saisir le médecin agréé par la Préfecture pour les permis de conduire. C'est vrai pour l'obtention du permis de conduire comme pour le maintien.

Le contrôle médical de l'aptitude à la conduite est réalisé par les médecins agréés par la Préfecture pour certains permis de conduire professionnels à la délivrance et pour le renouvellement périodique. C'est à chaque professionnel de suivre attentivement la bonne validité de son permis de conduire et de se rendre auprès d'un médecin agréé pour ces consultations. Sont concernés les permis poids lourds, transports en commun et VL avec certaines activités professionnelles (taxi, VTC, transport scolaire, transport public de personnes, ambulanciers, etc.)

Dans le cadre de l'activité en collectivité territoriale, la vérification de l'aptitude à la conduite de véhicules fait partie des missions du médecin agréé (médecin statutaire) à l'embauche en particulier pour les agents du cadre d'emploi des adjoints techniques

(Décret 2006-1691, art.3 « [...] Ils peuvent également assurer la conduite de véhicules dès lors qu'ils sont titulaires du permis de conduire approprié en cours de validité. Ils ne peuvent toutefois se voir confier de telles missions qu'après avoir subi avec succès les épreuves d'un examen psychotechnique, ainsi que des examens médicaux appropriés [...] » et Arrêté du 29 janvier 2007 fixant les conditions de déroulement de l'examen psychotechnique et des examens médicaux prévus par le Décret 2006-1691)

Dans le suivi de médecine préventive, il est important de communiquer au médecin de prévention la fiche de poste de l'agent avec le détail des véhicules et/ou engins conduits avec les dates de validité des permis et/ou autorisations de conduite.

Le suivi de médecine préventive est un outil de la prévention du risque routier par le dépistage des incompatibilités médicales à la conduite et participe également à l'information des agents.

Il est très important de mettre en place la visite d'embauche puis le suivi périodique selon le type de conduite, il s'agit d'une Surveillance Médicale Particulière. Les consultations de reprise après arrêt de travail et après accidents de trajets sont à favoriser.

Le médecin de prévention prend en compte de:

- Le suivi médical réalisé par le médecin agréé statuaire permis de conduire/ formation conduite engins
- l'état de santé et ses traitements médicamenteux, l'hygiène de vie (consommations de substances psycho-actives)
- et toutes les composantes du poste.

4) La prévention du risque routier.

La prévention du risque routier s'articule autour de quatre grands axes :

- **Le management des déplacements.**

La gestion des déplacements est l'un des points clés de la réduction du risque routier. Afin d'améliorer celle-ci, il est important de limiter les déplacements dès que possible en utilisant notamment les technologies de communications (vidéoconférence, audioconférence), de mieux préparer les déplacements (prises en compte des itinéraires, choix des déplacements), de réduire l'exposition au risque routier en empruntant au maximum les transports en commun et de mettre en place des infrastructures facilitant l'accès aux véhicules (aires de manœuvres pour les poids lourds, places réservées...).

- **Le management des véhicules**

Le choix du véhicule doit se faire en fonction de la mission et du trajet effectué.

Les véhicules utilitaires léger (VUL) doivent comprendre des dispositifs de protections contre les chocs (cloison de séparation, arrimage des charges) afin sécuriser leur charge utile et protéger leurs utilisateurs (airbags). Des dispositifs d'aide au respect du poids total autorisé en charge (PTAC) (procédure, indicateur de charge) et d'aide à la conduite (détecteurs de sous gonflage des pneumatiques, limiteur de vitesse, radar de recul)

fortement conseillé pour ce type de véhicule. Le choix du VUL doit prendre en compte de nombreux critères tels que les matériels transportés, les trajets à effectuer ou encore l'effectif transporté.

Les 2 roues motorisés représentent un taux de mortalité élevé par rapport au nombre de kilomètres parcourus. Leur utilisation doit être limitée au maximum, les agents doivent être munis d'un équipement de protection individuelle adapté lors de la conduite, participer à des sessions de sensibilisation sur les 2 roues et ces derniers doivent être entretenus par un service spécialisé.

La maintenance du parc automobile doit également être assurée. Pour cela, il est important de désigner un responsable de parc chargé de suivre quotidiennement l'état du parc de véhicules et de mettre en place un carnet d'entretiens pour chaque véhicules.

- **Le management des communications**

Une attention particulière doit être portée aux communications lors des déplacements en véhicules. Des règles d'utilisation du téléphone portable et du GPS peuvent être énoncées à travers la mise en place d'un protocole de communication. Une traçabilité des déplacements et des détériorations sur le véhicule doit également être effectuée.

- **Le management des compétences**

L'utilisation de véhicules dans le cadre professionnel peut être très variée et nécessite l'acquisition et la maîtrise de compétences spécifiques à ces derniers. L'autorité territoriale doit en premier lieu avant de confier un véhicule à un agent vérifier que celui-ci possède bien un permis de conduire en cours de validité et correspondant au véhicule confié. L'employeur se doit également d'assurer le suivi des formations des conducteurs transportant des personnes ou des marchandises (FIMO /FCO).

Des formations complémentaires (éco-conduite, chargement des VUL, vélo-conduite) peuvent également être mises en place pour les agents les plus exposés au risque routier.

II. Bilan de la journée

1) Les participants

La séance a rassemblé 20 participants, dont des responsables de services prévention, des conseillers de prévention, assistant de prévention ou médecin de prévention.

2) Les échanges

Les échanges des participants ont porté sur les thèmes suivants :

- La possibilité pour le médecin de prévention de prévenir l'employeur sur une pathologie pouvant nuire à la conduite de véhicule et la notion de conduite sous emprise médicamenteuse

- La possibilité pour le médecin d'interdire la conduite de véhicule pour un trajet domicile-travail

Le médecin de prévention peut émettre un avis d'inaptitude quant à la conduite dans le cadre de l'activité professionnelle d'un agent, toutefois ce même agent peut réaliser des trajets privé domicile travail : l'avis d'inaptitude ne couvre que le cadre du travail mais l'employeur doit se poser la question des trajets domicile travail.

- Les possibilités de l'autorité territoriale pour s'assurer de la détention du permis de conduire de ses agents et les difficultés à vérifier en temps réel la validité d'un titre de permis de conduire

L'autorité territoriale ne peut pas vérifier par elle-même le nombre de points détenus par l'agent. Elle doit cependant s'assurer que le conducteur détient un titre valide pour l'autoriser à conduire dans le cadre des activités professionnelles.

Pour cela l'autorité territoriale peut demander à ses agents une déclaration sur l'honneur pour attester que leur permis de conduire est valide et pour s'engager à déclarer immédiatement toute perte de validité de leur titre de conduite.

Cette organisation peut être précisée dans le cadre d'un règlement intérieur de la collectivité.

Les participants signalent les difficultés à disposer d'une information immédiate en cas de retrait ou suspension d'un permis de conduire et questionnent sur les responsabilités et moyens de l'employeur face à cette situation.

Il est rappelé que chaque conducteur est responsable pénalement des infractions commises. Le fait de ne pas informer son supérieur hiérarchique de la suspension ou de l'annulation de son permis de conduire peut être sanctionné au niveau disciplinaire.

Un travail d'information et de sensibilisation des agents doit être déployé afin de rappeler les le cadre et les règles d'utilisation des véhicules dans le cadre professionnel pour une prise de conscience des enjeux juridiques.

La FIMO et la FCO sont-elles obligatoires pour les agents territoriaux conduisant des engins ne dépassant pas 45 km/h ?

La formation initiale minimum obligatoire (FIMO) et la formation continue obligatoire (FCO) tous les 5 ans sont obligatoires pour les agents territoriaux conducteurs de véhicules de transport de marchandises de PTAC >3,5 t et de véhicules de transport de voyageurs de plus de 8 places assises en plus du conducteur (articles R.3314-1 à R.3314-28 du Code des Transports).

Il existe néanmoins plusieurs exceptions (article R.3314-15 du code des transports), notamment pour les conducteurs:

- Des véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 kilomètres-heure ;
- Des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur. [...]