

Mémoire
pour l'obtention du Diplôme
de Médecine Agricole

**Risque routier
dans les entreprises agricoles.
Démarche de sensibilisation
et analyse des résultats.**

Présenté par le Dr Michel Bidet
2 bis, rue Abbé Gorini
01000 Bourg-en-Bresse

Date d'expédition : 30/08/2008

Remerciements

Pour leur participation

Madame Lucie BRUNET
Monsieur François COMBE
Monsieur Gérard DERRIER
Madame Christiane FROMENT
Madame Claire GRAVALLON
Madame Anne VIGNAT

Pour leur aide

Madame Isabelle DUMAS LARRAT
Madame Cathy FAIDIX
Madame Estelle LEIBUNDGUT
Monsieur Jean-François REYNAUD
Monsieur Mathias TOURNE

Pour leur accueil

Docteur Béatrice THOMAS
Docteur Brigitte TRÉMOLET
Service SST de la MSA de l'Ain

Pour ses conseils et sa disponibilité dans l'encadrement de ce travail

Docteur Maurice LAUDE

Résumé

Le risque routier professionnel est responsable de 40 à 45 % des accidents du travail mortels, en trajet du domicile au lieu de travail surtout, mais aussi en mission pour le compte de l'entreprise. Des outils d'évaluation de ce risque sont disponibles et précieux avant d'engager une démarche préventive. Mais leur emploi assez exigeant présuppose de la part d'une entreprise qu'elle soit déjà convaincue de la nécessité d'agir dans ce domaine. Or la majorité des entreprises ne percevraient malheureusement pas le risque routier en mission comme un risque professionnel. Pourrait-on au moyen d'un questionnaire rapide de sensibilisation susciter une prise de conscience de la réalité de ce risque et de la responsabilité de l'entreprise en ce domaine ?

Un questionnaire destiné à être utilisé en tant qu'outil léger de sensibilisation a été conçu pour aborder de manière rapide et ne demandant pas de préparation l'éventail des axes impliqués dans la prévention de ce risque. Cet outil a été testé dans un but exploratoire auprès de responsables de la prévention des risques professionnels dans cinq entreprises du secteur agricole. Une évaluation de la manière dont a été perçu cet outil a complété chaque entretien. Les cinq entreprises abordées ont montré une certaine perception du risque routier en mission, ce qui semble les distinguer du cas général. Mais la prise en compte de ce risque est apparue néanmoins très partielle, négligeant certains leviers d'action importants. Le questionnaire a été perçu comme capable de susciter la réflexion et la prise de conscience immédiate de certaines lacunes.

Il serait intéressant de compléter ultérieurement ce travail par une évaluation de l'impact différé de la démarche de sensibilisation qui a été menée. Une utilisation de cet outil à plus large échelle permettrait également de mieux cerner l'apport pragmatique souhaité.

Mots clés : risque routier ; professions agricoles ; sensibilisation ; questionnaire.

Summary

Professional risks on the road are responsible for 40 to 45 % of the casualties at work, mostly when commuting to work, but also during assignments for the company. Implements to assess these risks are available and definitely useful before engaging in any preventive measures. But a company must be convinced of the necessity to take action in that field in order to adopt these measures that are quite demanding to apply. Unfortunately most companies don't see the risks on the road when out on an assignment as a professional issue. Could it be possible, with a quick questionnaire to trigger an awareness of the reality of these risks and of the company's responsibility in that field?

A questionnaire used as an easy tool to heighten awareness has been written out in order to quickly see the full range of possibilities implied in the prevention of such risks. This tool has been tested by the people in charge of the prevention of professional risks in five companies in the farming industry as an exploratory attempt. Each interview was followed by an assessment of how the tool was perceived.

All five companies showed that they were concerned about the risk on the road when out on an assignment, which seems to distinguish them from the general point of view. However, they only partially took that risk into account, overlooking some important incentives. The questionnaire was perceived as something thought provoking and brought immediate awareness of certain deficiencies.

It would be interesting to complete this work at a later date by assessing the differed impact of the awareness procedure. Using this tool at a larger scale would enable to better pinpoint what the desired practical contribution would bring.

Keywords: risks on the road; farming professions; awareness; questionnaire.

Sommaire

1	Introduction	4
1.1	Situation générale	4
1.2	Comment aborder ce risque ?	6
1.3	Serait-il possible d'influer sur la perception de ce risque ?.....	6
2	Méthode.....	7
2.1	Le questionnaire-outil de sensibilisation	7
2.2	Et un questionnaire d'évaluation de l'outil de sensibilisation.....	8
2.3	Mode de recueil des données	8
2.4	Mode de sélection des entreprises ciblées par l'enquête	8
2.5	Items retenus pour l'outil.....	8
2.6	Items retenus pour l'évaluation de l'outil.....	11
3	Résultats	13
3.1	Les cinq entreprises abordées par l'enquête :	13
3.2	Réponses au questionnaire de sensibilisation.....	15
3.3	Réponses au questionnaire d'évaluation.....	20
4	Discussion	22
4.1	Validité des résultats.....	22
4.2	Portée des résultats	22
4.3	Analyse des réponses au questionnaire de sensibilisation.....	22
4.4	Analyse des réponses au questionnaire d'évaluation du questionnaire de sensibilisation.....	26
4.5	Du discours à la réalité	27
4.6	Réponses aux interrogations initiales	29
4.7	Contribution de ces réponses	29
5	Conclusion.....	32
6	Bibliographie.....	34
7	Annexes	35
7.1	Annexe I — Questionnaire de sensibilisation utilisé sur le terrain	36
7.2	Annexe II — Questionnaire d'évaluation utilisé sur le terrain.....	42
8	Résumé.....	45
9	Summary	45

1 Introduction

Le tribut que la route fait payer au travail est très lourd.

Œuvrer à l'alléger est la raison d'être du Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, dont la Mutualité Sociale Agricole est l'un des partenaires.

1.1 *Situation générale*

1.1.1 *Le risque routier en France*

Entre 1970 et 2006, le nombre de tués à 30 jours [^a] par accident de la route en France est passé de 16 445 à 4 709, c'est-à-dire a été divisé par 3,5 en 36 ans, depuis l'époque où le développement alors récent de l'automobile s'était accompagné d'un « pic » de mortalité routière.

Ceci représente une diminution d'incidence de la mortalité routière dans notre pays durant ces 36 ans de 325,5 tués par million d'habitants en 1970 à 76,5 en 2006.

La France se classe ainsi depuis 2006 au 8^{ème} rang européen pour cet indicateur « tués par millions d'habitants », devancée par le groupe des pays nordiques où la mortalité routière est la plus faible d'Europe avec moins de 70 tués par million d'habitants (premier rang pour les Pays-Bas avec un taux de 44,4) (1).

1.1.2 *Le risque routier professionnel en France*

Parmi ces accidents routiers, la part attribuable aux activités professionnelles est difficile à estimer car pour plus de 22 millions de professionnels couverts par les quatre grands régimes (général, agricole, des collectivités territoriales et social des indépendants), on ne dispose pas de statistiques d'ensemble de ce risque puisqu'il n'existe pas en France de système de surveillance épidémiologique global des risques professionnels (2).

Selon les statistiques publiées par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS), avec 523 décès en 2007, le risque routier est la première cause d'accidents mortels au travail (3). Ainsi les accidents de la route en mission occasionnent 25 % de l'ensemble des accidents mortels de travail au régime général de la Sécurité sociale. Ils représentent également plus de 5 % des accidents du travail ayant entraîné une incapacité permanente de travail (4).

Selon les statistiques de la Caisse Centrale de la Mutualité Sociale Agricole (CCMSA), avec 50 morts par an, les accidents de circulation représentent 40 à 45 % des accidents du travail mortels.

Le risque routier en mission est donc un risque professionnel à part entière, et l'entreprise ne peut le négliger. Ce risque routier a été déclaré cause nationale. Le premier objectif du Plan Santé au travail 2005-2009 est ainsi de réduire le nombre d'accidents routiers mortels liés au travail.

1.1.3 *Le risque routier professionnel dans le régime agricole*

Ont donc été recensés récemment en moyenne sur les quatre années 2000 à 2003 chez les salariés agricoles 4 575 accidents corporels de circulation par an, ayant entraîné 41 décès lors d'accidents de trajet et 9 décès lors d'accidents de mission, soit une forte majorité de 83 % d'accidents de trajet (5).

Les arrêts de travail générés sont en moyenne 1,5 fois plus longs que ceux entraînés par les autres types d'accidents du travail. Un accident de mission coûte en moyenne plus de trois

^a En France la reconnaissance du caractère mortel d'un accident est appréciée au trentième jour après l'accident depuis 2005 et non au sixième jour comme cela se faisait dans la période précédente. La différence est une augmentation proche de 7%.

fois celui d'un autre accident de travail. Ce risque a frappé tous les secteurs d'activité du régime agricole, avec une prépondérance dans le tertiaire. Toutes les qualifications ont été concernées, et les jeunes et les salariés embauchés récemment ont été impliqués plus souvent. Les véhicules légers et les deux-roues ont été plus particulièrement touchés.

Ce risque présente certaines spécificités :

Les véhicules utilisés dans les activités affiliées à ce régime sont très variés, allant du tracteur agricole aux voitures de tourisme ou véhicules utilitaires légers, aux deux roues, aux poids lourds ainsi qu'aux nombreux engins spéciaux tels qu'engins de chantier ou d'entretien des espaces verts.

La circulation des engins agricoles sur route est une particularité génératrice de risques importants par suite de leur incapacité à se fondre harmonieusement dans le flux de la circulation générale. D'autant plus que l'augmentation de la taille des exploitations a augmenté aussi les distances à parcourir sur la voie publique.

Mais l'implication préférentielle des jeunes et des deux roues est néanmoins superposable aux données de l'accidentologie routière générale.

Réduire l'exposition au risque routier et améliorer sa prévention est l'une des dix neuf priorités du Plan Santé-Sécurité au Travail 2006-2010 de la MSA.

Pour ce faire, la MSA accompagne les entreprises dans l'analyse et la compréhension de leur risque routier par des actions de sensibilisation, d'aide au diagnostic, de formations, et de conseils. Elle œuvre également à vulgariser les nouvelles règles de circulation des engins agricoles (6).

1.1.4 Perception de ce risque par les entreprises

Le risque routier est un risque très multifactoriel, dépendant bien sûr de la formation du conducteur et de l'état du véhicule, mais aussi de l'organisation du travail, des objectifs et des cadences imposées, de la préparation des missions, des rythmes circadiens et de la fatigue, etc., ce qui le rend d'autant plus complexe à prévenir.

C'est déjà par nature un risque particulièrement redoutable dans la sphère privée, tant instinctivement il est difficile à percevoir, en comparaison par exemple d'un autre risque cinétique plus intuitif tel que le risque de chute de hauteur. Il est de plus tellement diffus et banal dans la vie quotidienne qu'il serait extrêmement anxiogène pour chacun de nous d'en avoir pleinement conscience.

On peut alors supposer qu'il n'en va pas différemment dans le monde du travail.

Des études ergonomiques récentes non encore publiées, au sein de cinq entreprises du monde agricole de secteurs différents, montrent d'ailleurs que la majorité des entreprises ne perçoivent pas le risque routier comme un risque professionnel, et que l'activité de conduite n'est pas considérée comme une compétence professionnelle. De même, le véhicule est rarement considéré comme un outil de travail [b].

Une autre enquête réalisée auprès de 31 entreprises du régime général a également montré que le risque routier était perçu différemment des autres risques et qu'il n'est pas intégré a priori dans une démarche d'évaluation. Il est perçu comme étant l'affaire des pouvoirs publics et des conducteurs. Devant cette absence d'engagement spontané, trois circonstances s'avèrent conduire les entreprises à élaborer une politique préventive : la survenue d'accidents mortels ou corporels graves ; une importante sinistralité matérielle entraînant une augmentation de la cotisation d'assurance du parc de véhicules ; une incitation de l'assureur social amplifiée par le Comité national de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel. Les consignes données aux salariés constituent alors la majorité des actions réalisées (7).

^b Groupe de travail de cinq médecins du travail et conseillers en prévention dirigé par Mathias TOURNE, de la CCMSA, études non publiées.

En somme, cette perception si particulière apparentée à une sorte de déni collectif du caractère professionnel et organisationnel du risque inhérent à la conduite au travail est un obstacle majeur à sa prévention.

1.2 Comment aborder ce risque ?

Le risque routier professionnel comporte comme les statistiques les mettent en évidence deux volets d'inégale importance en termes de niveau de sinistralité, le risque trajet et le risque mission. Ce travail s'est focalisé exclusivement sur le risque routier en mission, car bien que les conséquences en soient quantitativement moins lourdes, ce risque concerne plus indiscutablement les entreprises que le risque trajet. Ce dernier fléau est certes plus lourd et devrait donc être prioritaire, mais son aspect encore plus multifactoriel rendrait la prise de conscience de la marge de manœuvre attribuable à l'entreprise encore plus aléatoire.

Puisqu'il est communément admis par les entreprises que ce risque ne concerne que le conducteur et sa bonne observance des prescriptions du code de la route, la prévention s'arrête souvent à la formation du conducteur et à l'entretien de son véhicule.

Or comme d'autres aspects tels que la gestion des déplacements et celle des communications téléphoniques entrent aussi en ligne de compte, il faudrait que cette prévention soit plus largement abordée sous l'angle de l'organisation du travail. Mais comment susciter ce changement de perspective dans les entreprises si l'absence de perception de cette nécessité est bien avérée ?

Certains outils d'évaluation de ce risque sont disponibles, mais leur mise en œuvre exigerait préalablement que les entreprises en voient l'intérêt. En effet, ceux-ci demandent d'emblée une implication conséquente qui serait difficile à obtenir en l'absence de perception de l'importance du sujet (8) (9) (10). Et d'ailleurs, l'existence de tels outils est-elle connue ?

Une piste d'action possible semblerait donc d'essayer d'influer sur cette perception du risque routier professionnel. Alors quelles actions peut-on envisager pour aider à une meilleure prise de conscience de l'importance de cette question ?

Une démarche de sensibilisation des entreprises serait-elle susceptible d'induire ensuite une adhésion à une démarche préventive plus significative ?

1.3 Serait-il possible d'influer sur la perception de ce risque ?

L'un des obstacles rencontrés au départ est d'attirer l'attention de partenaires qui ne sont pas spécialement demandeurs. D'où l'idée au service Santé et Sécurité au Travail (SST) de la MSA de l'Ain de concevoir un outil léger à même d'être utilisé en très peu de temps auprès des entreprises, afin de faciliter la prise de contact face à des agendas souvent chargés.

L'objectif de ce travail était ainsi de construire cet outil, de l'essayer dans quelques entreprises du régime agricole, et d'évaluer cette utilisation.

Cette étude de type exploratoire a été menée durant le premier semestre 2008 auprès de cinq entreprises ou organismes du département de l'Ain par le moyen d'un questionnaire d'enquête administré.

Elle tente de répondre à la question : est-ce qu'un questionnaire bref semble ou non susceptible d'apporter quelque chose pour aider à augmenter la perception du risque routier en mission dans différents types d'entreprises ou organisme professionnel du régime agricole.

Dans l'éventualité d'une réponse affirmative, quelles actions pourraient ultérieurement être envisagées pour confirmer ou non l'utilité de cette manière d'aborder le problème ?

2 Méthode

Les données présentées n'ont pas d'envergure statistique, l'étude menée étant purement exploratoire, destinée à faire un premier bilan de l'apport éventuel d'un questionnaire rapide.

Les différents axes de prévention du risque routier professionnel sont bien décrits (7) (8) (9). Ils ont été à la base de la construction d'un questionnaire volontairement bref et ne demandant aucune préparation de la part de la personne enquêtée. L'ensemble des thèmes qu'il paraissait indispensable d'évoquer n'a cependant pas encore pu être résumé en moins de quarante deux questions.

C'est ce questionnaire en lui-même qui constitue ce qui sera dénommé dans la suite indifféremment « questionnaire de sensibilisation » ou « outil de sensibilisation ».

La brièveté paraissait indispensable pour éviter de lasser un interlocuteur a priori peut-être peu demandeur, et déjà suffisamment occupé par ailleurs. Après un premier essai visant à cerner le sujet en une demi-heure, ce qui s'est avéré trop juste, une durée totale de l'entretien limitée à une heure a paru un ordre de grandeur plus réaliste.

2.1 *Le questionnaire-outil de sensibilisation*

Il s'agit d'un ensemble de questions de type fermées, dans l'idée de donner une connotation simple et sans engagement à l'exercice.

Dans le même esprit, il n'est pas prévu de score de bonnes réponses qui aboutirait à un verdict, ni de corrigé, afin de ne pas induire de trac avant de commencer.

La conception du questionnaire a obéi à l'idée de simplement balayer les principaux aspects de la prévention du risque routier sans s'appesantir. Les questions visent à suggérer l'existence de recommandations ou de préconisations, éventuellement à susciter de petits électrochocs, ou simplement à susciter la réflexion.

Les questions sont groupées en six thèmes. Les quatre premiers se superposent aux quatre axes classiques que sont l'organisation des déplacements, la gestion du parc de véhicules, la gestion des communications, et la gestion des compétences nécessaires à la conduite en mission. Un cinquième thème, quoiqu'il ne soit pas toujours mentionné dans les outils d'évaluation du risque, a été ajouté pour son appartenance logique au sujet de l'étude. Il concerne la circulation dans l'entreprise et les protocoles de chargement et déchargement. Le sixième et dernier thème n'a pas trait aux risques eux-mêmes, mais à leur éventuelle conséquence qu'est la sinistralité récente dans l'entreprise.

L'ordre des thèmes a été choisi pour partir de ce à quoi on résume spontanément la question, le conducteur, pour aller vers ce qui vient moins directement à l'esprit, l'organisation des déplacements. La sinistralité est placée en dernier car c'est trop souvent par elle que l'on résume la question, l'absence de sinistre à déplorer pouvant être considérée comme un gage de démarche préventive suffisante.

Ce questionnaire n'a ensuite pas pu être testé sur un échantillon représentatif de la population étudiée pour des raisons de dimension de l'étude, mais il a néanmoins été soumis au médecin-chef du service Santé Sécurité au Travail ainsi qu'aux deux conseillers en prévention de la MSA de l'Ain pour recueillir leurs critiques. Il est d'ailleurs à noter que l'une de ces deux préventeurs est justement le référent pour le monde agricole au Comité de pilotage régional Rhône-Alpes pour la prévention du risque routier professionnel. En effet, si cet outil devait s'avérer utilisable en routine, les conseillers comme les médecins du travail pourraient avoir à s'en servir. Ils sont d'ailleurs demandeurs d'un tel outil puisque actuellement, lorsqu'ils abordent ce thème de prévention, c'est de manière assez empirique selon leurs propres dires. Des compléments ont ainsi pu être apportés.

Le questionnaire a été imprimé sous forme d'un petit livret de format A5 dont un exemplaire est remis au cadre de l'entreprise et un autre est renseigné par l'enquêteur sous la dictée. (cf. annexe I).

2.2 Et un questionnaire d'évaluation de l'outil de sensibilisation

Afin d'être en mesure ensuite d'évaluer l'impact immédiat du questionnaire de sensibilisation qui fait l'objet de ce travail, un second questionnaire a été ajouté pour recueillir les observations de chaque personne enquêtée. Il est beaucoup plus bref et comporte principalement des questions ouvertes. (cf. annexe II). Il est nécessaire pour mener à bien cette étude, mais il lui est propre et n'est pas prévu dans l'utilisation en routine de l'outil de sensibilisation.

2.3 Mode de recueil des données

La méthode d'un questionnaire administré par un enquêteur au cours d'un entretien en tête à tête a été préférée à un questionnaire envoyé par courrier postal pour éviter les non-réponses et pour raccourcir les délais. La forme d'un questionnaire administré au cours d'un entretien téléphonique n'a pas été retenue car elle n'aurait pas permis l'échange direct de documents et elle semblait trop impersonnelle.

2.4 Mode de sélection des entreprises ciblées par l'enquête

La sélection des entreprises démarchées a été faite arbitrairement, la première difficulté étant déjà que les responsables sécurité ou les chefs d'entreprise acceptent de consacrer le temps d'un rendez-vous à cette enquête sur un domaine considéré a priori comme ne relevant pas spécialement de leur compétence.

En ce qui concerne le type d'entreprise à cibler, il était souhaitable d'enquêter dans des secteurs d'activité variés pour tester la polyvalence de l'outil. Des critères de faisabilité prenant en compte en particulier l'importance estimée de l'activité routière en mission ont amené à s'intéresser aux secteurs suivants :

- Coopérative d'approvisionnement
- Laiterie coopérative
- Scierie
- Jardins espaces verts
- Secteur tertiaire

L'exploitation agricole et le risque routier lié à la conduite des engins agricoles n'y sont pas représentés. L'échelle d'une exploitation, avec un nombre de salariés réduit ou nul, nécessiterait en effet une approche et un questionnaire spécifique.

La démarche a d'abord consisté à obtenir téléphoniquement l'accord de chefs d'entreprises ou de responsables sécurités de ces secteurs (un refus).

2.5 Items retenus pour l'outil

Chacun des six thèmes pris en compte dans cette étude sont déclinés en quelques rubriques sous lesquelles sont listés les quelques items jugés représentatifs de l'aspect évoqué.

2.5.1 Gestion des COMPÉTENCES nécessaires à la conduite en mission

Les compétences nécessaires au bon déroulement de la partie routière d'une mission ne se résument pas pour le salarié à la possession du permis de conduire et des mesures de renforcement ont été préconisées (11). L'entreprise se souci-t-elle de ces différents impératifs ?

2.5.1.1 Recrutement et formation des salariés

- Vérifie-t-on les permis de conduire des salariés ?
- Une formation complémentaire généraliste à la conduite est-elle en place ? (stages « Situations d'urgence » sur le freinage d'urgence et la perte d'adhérence, stages « Remise à niveau du Code de la route et audit de conduite », ...)
- Y a-t-il une politique de formation du personnel à l'exécution de la mission ? (chargement et arrimage, permis complémentaires, ...)
- L'activité de conduite est-elle reconnue comme activité de travail ? (comptabilisation de la durée du travail, formalisation contractuelle, ...)

2.5.1.2 Aptitude médicale à la conduite

- Le médecin du travail a-t-il des informations sur l'exposition au risque routier des salariés ? (fiche de poste)
- L'aptitude à la conduite est-elle mentionnée dans la fiche médicale ?
- Les problèmes de santé des personnels en mission lorsqu'ils sont connus de l'entreprise sont-ils pris en compte ? (maladie, médicaments, alcool, ...)

2.5.1.3 Attitude face aux accidents routiers

- Les accidents routiers bénins sont-ils analysés ?
- Les accidents routiers bénins sont-ils répertoriés ?
- Les presque-accidents sont-ils pris en compte ?

2.5.2 Gestion des COMMUNICATIONS

Téléphoner ou communiquer pendant l'activité de conduite présente un risque supplémentaire quel que soit le moyen utilisé. Même avec un dispositif mains libres, l'attention est détournée de la conduite, et la responsabilité d'un conducteur impliqué dans un accident peut être engagée, alors même que le dispositif était toléré (12). Comment alors organiser l'entreprise pour que les communications puissent se faire dans le respect de ces contraintes psycho comportementales ?

2.5.2.1 Besoins de l'entreprise en matière de communication

- Les personnels en mission ont-ils besoin de communiquer avec l'entreprise, des collègues, ou des personnes extérieures ?

2.5.2.2 Pratiques de communication considérées acceptables

- Considérez-vous que les téléphones portables peuvent être utilisés tenus en main lors de la conduite ?
- Considérez-vous que les téléphones portables peuvent être utilisés uniquement avec un kit mains-libres lors de la conduite ?
- Considérez-vous que les téléphones portables ne doivent jamais être utilisés lors de la conduite ?
- Passer les appels sur les temps de pause de conduite semble-t-il réaliste ?

2.5.2.3 Règles de communication en vigueur

- Existe-t-il des consignes pour l'utilisation d'un téléphone portable en mission ?

2.5.3 Gestion du parc de VÉHICULES

Les véhicules utilisés en mission doivent être bien adaptés à l'activité, bien équipés du point de vue de la sécurité passive, bien entretenus, et bien aménagés pour l'exécution des missions. Le livre blanc du Comité de pilotage a élaboré des propositions en ce sens (13).

2.5.3.1 Équipement

- Les véhicules sont-ils équipés de systèmes de sécurité passive pour la conduite ? (ABS, airbags, ESP, limiteur de vitesse, ...)
- Les véhicules disposent-ils d'équipements de sécurité pour le travail ? (séparation entre habitacle et volume utile, système d'arrimage, témoin de surcharge, ...)
- Avez-vous mis en place des recommandations pour les salariés qui utilisent un véhicule personnel ?

2.5.3.2 Entretien

- Un responsable du parc est-il désigné ?
- L'entretien est-il planifié ?
- Avez-vous connaissance de l'âge moyen du parc de véhicules ?
- Avez-vous connaissance du kilométrage moyen du parc de véhicules ?
- La remontée des incidents techniques de conduite en mission est-elle organisée et formalisée ?

2.5.4 Organisation des DÉPLACEMENTS

Les kilométrages parcourus, le type de réseau routier emprunté, et les délais imposés influent grandement sur l'exposition au risque routier en mission. C'est pourquoi l'organisation du travail et des déplacements est cruciale pour une bonne prévention.

2.5.4.1 Limitation des déplacements

- Vous donnez-vous les moyens d'être responsable des personnels en déplacement ?
- Avez-vous mis en place une réflexion sur l'utilité de tous les déplacements routiers ?
- Avez-vous mis en place la possibilité d'utiliser l'audioconférence ou la visioconférence ?

2.5.4.2 Contraintes horaires

- Le temps de préparation des missions (vérification de l'état du véhicule, chargement, itinéraire) est-il pris en compte dans le temps de travail ?
- Les délais de route sont-ils considérés comme partie intégrante du temps de travail en mission ?
- Les délais de route sont-ils calculés de manière compatible avec le respect du Code de la route et du Code du travail ?

2.5.4.3 Itinéraires

- Les véhicules sont-ils équipés systématiquement de GPS ?
- L'usage de l'autoroute est-il systématiquement préconisé ?
- Les retards sur les horaires prévus ou les objectifs de la journée sont-ils exceptionnels ou chroniques ?

2.5.5 Risques routiers DIVERS

Les infrastructures doivent intégrer le risque routier dans la définition de la circulation sur le site de l'entreprise comme sur les sites des clients. Les particularités de l'occupation de l'espace publique par les véhicules de l'entreprise ne doivent pas être improvisées.

2.5.5.1 Circulation et manutention dans l'entreprise

- Avez-vous mis en place un plan de circulation sur votre site ?
- Avez-vous mis en place un protocole de sécurité pour le chargement & déchargement dans votre entreprise pour les entreprises extérieures ?
- Avez-vous mis en place un protocole de sécurité pour le chargement & déchargement dans votre entreprise lors des interventions chez les clients ?

2.5.5.2 Circulation et manutention sur la voie publique

- Avez-vous mis en place des protocoles et agréments définis en cas de déplacement par la route de matériels spéciaux (engins agricoles, engins forestiers, engins de chantier, ...) et/ou de produits dangereux (produits phytosanitaires, engrais, carburant, ...) ?
- Avez-vous mis en place des protocoles définis en cas d'intervention sur la voie publique ou à proximité (protection, balisage, signalétique...) ?

2.5.5.3 Document unique d'évaluation des risques professionnels

- Dans votre document unique d'évaluation des risques professionnels, le risque routier apparaît-il systématiquement pour les postes de travail comportant des déplacements ?

2.5.6 SINISTRALITÉ routière récente dans l'entreprise

Les accidents routiers en mission doivent être recensés en totalité. C'est une base nécessaire pour pouvoir ensuite faire des bilans comparatifs annuels et ainsi détecter des tendances pouvant refléter des situations de conduite ou de travail à haut risque.

- Durant les cinq dernières années, y a-t-il eu des accidents de la route en mission mortels ?
- Corporels ?
- Matériels ?

2.6 Items retenus pour l'évaluation de l'outil

Il s'agit d'un sondage rapide pour savoir comment le questionnaire proposé a été perçu, comment la personne interrogée situe son entreprise par rapport au risque routier, et si elle envisage de donner suite à certaines pistes d'amélioration soulevées.

- De manière générale, parmi les risques professionnels suivants, quels sont les cinq risques principaux encourus dans votre entreprise et dans quel ordre les classez-vous ?
 - Amiante, fibres
 - Bruit
 - Chaleur, froid
 - Charge physique de travail
 - Chutes de hauteur, de plain-pied
 - Drogue, alcool, tabac
 - Explosion
 - Incendie
 - Machines
 - Manutention mécanique et levage
 - Polluants atmosphériques
 - Rayonnement ionisant
 - Rayonnement non ionisant
 - Risque biologique
 - Risque chimique
 - Risque électrique
 - Risque routier, circulation dans l'entreprise
 - Stress, harcèlement, violence
 - Vibrations

- Classez les cinq premiers chapitres du questionnaire en fonction de l'intérêt ou de l'importance qu'ils présentent à vos yeux ?
 - Compétences
 - Communications
 - Véhicules
 - Déplacements
 - Divers Risque routier
- Le questionnaire vous a-t-il semblé adapté à une réflexion sur le risque routier d'un point de vue général ?
- Le questionnaire vous a-t-il semblé adapté à une réflexion pour votre entreprise ?
- Pour quelles raisons ?
- Le questionnaire vous a-t-il paru trop long ?
- À la suite de ce questionnaire, souhaiteriez-vous réfléchir à la mise en place de nouvelles mesures dans votre entreprise ?
- Avez-vous connaissance de l'existence d'outils d'évaluation du risque routier en mission pour les entreprises ?
- Commentaire libre
- Durée de l'entretien

3 Résultats

3.1 Les cinq entreprises abordées par l'enquête :

3.1.1 Coopérative de stockage céréalier et approvisionnement

- Interlocuteur : l'une des deux Techniciens Qualité Sécurité Environnement.
- 296 salariés dont 141 à la coopérative, 6 505 adhérents agriculteurs, 2 613 livreurs.
- Régime agricole, sauf activité transport affiliée au régime général.
- 9 sites de collecte, 96 stations-relais, 526 containers mobiles, 8 sites d'approvisionnement/collecte, 5 sites d'approvisionnement, 9 magasins libre service agricole.
- 3 plates-formes SEVESO.
- 44 véhicules de transport. Cette flotte de véhicules poids-lourds concerne deux filiales rattachées au régime général, qui sortent donc du champ de cette enquête.
- Flotte de véhicules légers milieu de gamme type Peugeot 206 et 207, Renault Clio, équipées du maximum d'options possibles.

3.1.2 Laiterie coopérative

- Interlocuteur : le Directeur, tout récemment en poste lors de notre entretien, un peu réticent à accepter de participer lors de notre prise de contact car bien conscient de ne pas avoir encore connaissance de tous les détails du fonctionnement de la coopérative.
- 48 salariés, dont une dizaine est amenée à conduire en mission.
- 2 camions frigorifiques de livraison 4 roues 10 tonnes utilisés de jour par 2 chauffeurs attitrés et 1 remplaçant, ayant suivi la FIMO pour la livraison frigorifique
- 2 camions de collecte 16 000 litres 20 tonnes utilisés de nuit par 2 chauffeurs attitrés secondés par 2 remplaçants.
- 1 Renault Clio pour le commercial, 1 autre Clio pour l'activité administrative, 1 véhicule de direction, aucun véhicule personnel n'est utilisé en mission.

3.1.3 Scierie

- Interlocuteur : la chef d'entreprise.
- 80 salariés, dont 2 chauffeurs grumiers et une dizaine de commerciaux à rayonnement national ou d'acheteurs à rayonnement régional en forêt.
- 2 camions grumiers de 50 tonnes nécessitant le permis super lourd.
- Tous les véhicules utilisés par la société sont en location financière [^c] avec contrat sur 3 ans, aucun véhicule personnel n'est utilisé en mission.
- Véhicules milieu de gamme, vrais 4x4 Nissan options moyennes.

3.1.4 Entreprise en travaux paysagers

- Interlocuteur : une adjointe de la chef d'entreprise à la suite d'un imprévu de dernière minute, entretien complété ensuite téléphoniquement avec la chef d'entreprise elle-même (pour être exact l'épouse du chef d'entreprise qui a en charge tous les aspects administratifs ainsi que l'hygiène et sécurité).
- 25 salariés, dont 1 conducteur de travaux, 1 chef de chantier, et 4 employés de bureau plus sédentaires mais pas totalement.
- 5 apprentis.

^c Consistant pour un banquier à acheter un matériel auprès d'un fournisseur sur les indications du futur locataire et à le louer à ce dernier.

- Tous les salariés partent le matin du dépôt, personne ne rejoint le chantier du jour directement de chez lui. Tous les chantiers nécessitent des déplacements quotidiens.
- Ce sont a priori les chefs d'équipe qui conduisent les véhicules transportant les équipes, mais dans les faits chaque salarié est amené à conduire une fois ou l'autre pour une nécessaire adaptation aux particularités de chaque journée. D'autant plus que pour des raisons qui tiennent au marché les chantiers ne sont la plupart du temps jamais locaux, mais éloignés au moins d'une trentaine de kilomètres.
- L'entreprise n'effectue aucun travail chez des particuliers, mais exclusivement pour des communes et collectivités locales.
- Il s'agit à plus de 80 % de créations (terrassement, plantation, maçonnerie, béton désactivé), et à moins de 20 % de travaux d'entretien (stades de football).
- 4 véhicules de marque Ivéco châssis-cabine de soit 3 places, soit 6 places, propriétés de l'entreprise.
- 2 fourgonnettes Peugeot Partner tôlées 2 places pour les 2 chefs, par un leasing tous les 2-3 ans, maintenance incluse.
- 1 poids lourd à benne 16 roues 26 tonnes avec remorque pour la pelle mécanique.
- 1 grosse pelle de 13 tonnes, 2 mini pelles, 1 chargeur.
- Des débroussailleuses, tondeuses, roto fils, expirateurs.

3.1.5 *Chambre départementale d'agriculture*

- Interlocuteur : le responsable du parc automobile.
- 70 agents temps plein, dont beaucoup ne se déplacent pas en mission.
- 21 véhicules, dont 18 en location (parmi lesquels 15 sont des Citroën C3).
- Contrats location entretien sur 4 ans incluant le renouvellement de chaque véhicule tous les 2 ans.
- 33 agents utilisent leur véhicule privé pour des missions, (assurance contractée par la Chambre d'agriculture). En effet, pas de véhicule de service pour moins de 8 000 km par an, véhicule de service obligatoire pour plus de 10 000, et selon le souhait de l'agent entre les deux.
- Pas de CHSCT puisque organisme public, mais le Comité hygiène et sécurité en tient lieu.
- En moyenne plus de 11 000 km professionnels par an et par véhicule.

3.2 Réponses au questionnaire de sensibilisation

1) Compétences	Coopérative céréalière	Laiterie coopérative	Scierie	Entreprise paysagiste	Chambre d'agriculture
Q11) Vérifie-t-on les permis de conduire des salariés ?	Non Sauf si location	Oui	Oui Systématique à l'embauche, et dates de visites médicales sur l'agenda	Oui Photocopie à l'embauche	Oui
Q12) Une formation complémentaire généraliste à la conduite est-elle en place ? (stages situations d'urgence en freinage d'urgence et perte d'adhérence, stages remise à niveau code et audit de conduite, ...)	Non	Non	Non	Non Pas de stage Centaure pour les VUL	Non Bientôt oui car mise en place en cours (Centaure)
Q13) Y a-t-il une politique de formation du personnel à l'exécution de la mission ? (chargement et arrimage, permis complémentaires, ...)	Non	Oui FIMO ^d	Oui FCOS ^e Gestion dates anniversaires par l'entreprise	Oui Permis PL Permis E CACES ^f	Oui Permis E pour 1 salarié *
Q14) L'activité de conduite est-elle reconnue comme activité de travail ?	Oui pour les commerciaux Non pour les cadres	Oui	Oui	Oui Temps noté et payé	Oui Comptée en temps de travail
Q15) Le médecin du travail a-t-il des informations sur l'exposition au risque routier des salariés ? (fiche de poste)	Non Les fiches de poste ne mentionnent pas le risque routier	Oui	Non Mais c'est devinable Il n'existe pas de fiches de poste	Oui Détaillé par poste dans le document unique	Oui Par le document unique
Q16) L'aptitude à la conduite est-elle mentionnée dans la fiche médicale ?	Non	À vérifier	Non	Non Sauf pour les engins	Oui
Q17) Les problèmes de santé des personnels en mission lorsqu'ils sont connus de l'entreprise sont-ils pris en compte ? (maladie, alcool, médicaments, ...)	Oui Par exemple covoiturage d'un salarié alcoolodépendant	Oui	Sans objet Pas de problèmes actuellement, alcool dans le passé	Oui	Oui L'intention en existe le cas échéant
Q18) Les accidents routiers bénins sont-ils analysés ?	Oui Plus sur site que sur route	À vérifier	Non	Non Jamais eu d'AVP, que des accrochages de chantier soulevés par les auteurs	Non
Q19) Les accidents routiers bénins sont-ils répertoriés ?	Oui Tous les AT sont déclarés	À vérifier	Non sans objet	Oui Si accrochage déclaré	Oui
Q19bis) Les presque-accidents sont-ils pris en compte ?	Non	À vérifier	Oui Période d'essai non concluante suite à un presque-accident	Oui Si informé, mais ce n'est pas toujours le cas	Non

* Permis E pour le salarié s'occupant de la pesée des animaux.

^d Formation Initiale Minimum Obligatoire

^e Formation Continue Obligatoire de Sécurité (valable 5 ans)

^f Certificat d'Aptitude à la Conduite d'Engins en Sécurité (valable 10 ans)

2) Communications

	<i>Coopérative céréalière</i>	<i>Laiterie coopérative</i>	<i>Scierie</i>	<i>Entreprise paysagiste</i>	<i>Chambre d'agriculture</i>
Q21) Les personnels en mission ont-ils besoin de communiquer avec l'entreprise, des collègues, ou des personnes extérieures ?	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Considérez-vous que les téléphones portables :					
Q22) Peuvent être utilisés tenus en main lors de la conduite ?	Non	Non	Non	Non Respect espéré	Non
Q23) Peuvent être utilisés uniquement avec un kit mains-libres lors de la conduite ?	Oui Kits main-libre fournis par l'entreprise	Non La flotte n'est d'ailleurs pas équipée de kits	Oui Tous les roulants sont équipés d'un kit par l'entreprise	Oui Kits main-libre fournis par l'entreprise	Oui
Q24) Ne doivent jamais être utilisés lors de la conduite ?	Non	Oui	Non	Non	Non
Q25) Passer les appels sur les temps de pause de conduite semble-t-il réaliste ?	Non	Oui	Non Il est difficile de garer un grumier le temps d'une communication, et pas de réseau en forêt	Non Car aucun horaire fixe qui permettrait à l'entreprise d'appeler hors conduite	Oui
Q26) Existe-t-il des consignes pour l'utilisation d'un téléphone portable en mission ?	Non	Non Pas encore de consignes claires, espère qu'ils s'arrêtent	Oui Une note de service dans le cadre du document unique	Oui Données lors de la fourniture d'un téléphone et rappelées en réunions	Non

3) Véhicules

	<i>Coopérative céréalière</i>	<i>Laiterie coopérative</i>	<i>Scierie</i>	<i>Entreprise paysagiste</i>	<i>Chambre d'agriculture</i>
Q31) Les véhicules sont-ils équipés de systèmes de sécurité passive pour la conduite ? (ABS, airbags, ESP, limiteur de vitesse, ...)	Oui Non pour le limiteur sauf nouveaux véhicules	À vérifier 1 camion frigo sera changé en 2008, les 2 camions citerne sont récents	Oui Tous sont récents, location avec contrat sur 3 ans	Oui	Oui
Q32) Les véhicules disposent-ils d'équipements de sécurité pour le travail ? (séparation entre habitacle et volume utile, système d'arrimage, témoin de surcharge, ...)	Oui Sauf témoin de surcharge, mais ponts à bascule sur tous les sites	Oui	Oui	Oui	Oui
Q33) Avez-vous mis en place des recommandations pour les salariés qui utilisent un véhicule personnel ?	Oui Interdiction véhicules perso sauf exception, et alors assurance société	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Oui procédure d'appel à Groupama en cas d'accident
Q34) Un responsable du parc est-il désigné ?	Oui	Non	Non	Oui S'occupe du suivi	Oui Mon interlocuteur
Q35) L'entretien est-il planifié ?	Non Chacun est responsable de son véhicule et organise l'entretien	Non Selon pannes et alertes des chauffeurs	Oui Chauffeurs gèrent les RV d'entretien prévus par les loueurs	Oui Contrôle technique engins de chantier tous les 6 à 12 mois	Oui *
Q36) Avez-vous connaissance de l'âge moyen du parc de véhicules ?	Non Mais aisément trouvable	Oui	Oui	Oui 3-4 ans	Oui **
Q37) Avez-vous connaissance du kilométrage moyen du parc de véhicules ?	Oui 80 à 100 000 en propriété 5 à 6 000 en location	Oui Relevé mensuel pour chaque véhicule	Oui Loueurs envoient kilométrage à chaque entretien	Oui Disques sur les PL, mais pas de relevés sur les fourgons	Oui 15 à 25 000 (statistiques détaillées à disposition)
Q38) La remontée des incidents techniques de conduite en mission est-elle organisée et formalisée ?	Non	Non	Non Mais ça remonte tout seul assez rapidement	Oui On avertit le responsable sur son tél portable	Oui Téléphone ou mail à un autre responsable
* Chaque agent est responsable de l'entretien de son véhicule avec l'aide de l'ordinateur de bord. Mais ce suivi est vérifié par les relevés kilométriques mensuels et une analyse annuelle. Le contrat d'entretien est inclus dans la location.					
** Contrats sur une durée de 4 ans, avec renouvellement de chaque véhicule tous les 2 ans.					

4) Déplacements

	<i>Coopérative céréalière</i>	<i>Laiterie coopérative</i>	<i>Scierie</i>	<i>Entreprise paysagiste</i>	<i>Chambre d'agriculture</i>
Q41) Vous donnez-vous les moyens d'être responsable des personnels en déplacement ?	Oui Du moins se considère-t-on responsable	Oui	Oui	Oui Rappels de prudence très fréquents	Oui
Q42) Avez-vous mis en place une réflexion sur l'utilité de tous les déplacements routiers ?	Non	Sans objet	Sans objet	Oui En gérant les équipes de 3 et 6 salariés pour rester toute la journée en un même lieu	Oui Réflexion sur le développement durable en cours *
Q43) Avez-vous mis en place la possibilité d'utiliser l'audioconférence ou la visioconférence ?	Non	Sans objet	Oui Inter sites, pas pour éviter des déplacements, mais pour améliorer la communication	Sans objet	Oui **
Q44) Le temps de préparation des missions (vérification de l'état du véhicule, chargement, itinéraire) est-il pris en compte dans le temps de travail ?	Oui	Oui Temps de préparation des tournées toujours prévu	Oui	Oui 1 responsable par véhicule arrive ½ heure avant l'équipe	Oui
Q45) Les délais de route sont-ils considérés comme partie intégrante du temps de travail en mission ?	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
Q46) Les délais de route sont-ils calculés de manière compatible avec le respect du Code de la route et du Code du travail ?	Oui	Oui Horaires non imposés, banque horaire, pas d'incitation à se hâter	Oui Les délais nécessaires sont connus par le planificateur. Sauf acheteurs et commerciaux très libres et sans planning	Oui	Oui
Q47) Les véhicules sont-ils équipés systématiquement de GPS ?	Non	Non Sans objet Trajets connus	Oui Acheteurs par leur 4x4 de série, et commerciaux	Non Inutile car lieux connus	Non Inutile car trajets connus
Q48) L'usage de l'autoroute est-il systématiquement préconisé ?	Non	Sans objet Destinations non desservies	Oui Télépéage pour tous, sauf camions en régional	Oui Abonnement pour le temps gagné	Non Car contraire au développement durable
Q49) Les retards sur les délais prévus ou les objectifs de la journée sont-ils fréquents ?	Non	Non	Non	Non Grâce aux chefs qui modèrent la pression face aux retards accumulés pour la réception des travaux	Non
* Existence d'un groupe de réflexion « Développement durable » avec pour thèmes stages Centaure, conduite douce, covoiturage. ** Chantier régional des Chambres agricoles Rhône-Alpes.					

5) Divers Risque routier

	<i>Coopérative céréalière</i>	<i>Laiterie coopérative</i>	<i>Scierie</i>	<i>Entreprise paysagiste</i>	<i>Chambre d'agriculture</i>
Q51) Avez-vous mis en place un plan de circulation sur votre site ?	Oui	Non	Oui En cours de mise en place	Non	Non Sans objet
Avez-vous mis en place un protocole de sécurité pour le chargement & déchargement dans votre entreprise :					
Q52) Pour les entreprises extérieures ?	Oui	Oui Tout récent	Oui Validation prochain CHSCT	Non	Oui Arrêt minute
Q53) Pour les interventions chez les clients ?	Non Essai effectué mais difficile	Oui, dans les centrales Non chez les détaillants	Non Sans objet Des chauffeurs affrétés vont en entreprises extérieures	Non	Non Sans objet Rien à décharger
Q54) Avez-vous mis en place des protocoles et agréments définis en cas de déplacement par la route de matériels spéciaux (engins agricoles, engins forestiers, engins de chantier, ...) et/ou de produits dangereux (produits phytosanitaires, engrais, carburant, ...) ?	Oui	Non Sans objet	Non Sans objet Pas de véhicule hors gabarit	Non Sans objet Tous les matériels transportés sont au gabarit standard	Non Sans objet
Q55) Avez-vous mis en place des protocoles définis en cas d'intervention sur la voie publique ou à proximité (protection, balisage, signalétique...) ?	Non Sans objet	Non Usage courant des feux de détresse devant chez les détaillants	Non Usage de triangles et panneaux sans formalisation	Oui	Non Sans objet
Q56) Dans votre document unique d'évaluation des risques professionnels, le risque routier apparaît-il systématiquement pour les postes de travail comportant des déplacements ?	Oui	À vérifier	Oui	Oui Pour tous les postes en déplacement, c'est-à-dire la grande majorité	Oui

6) Sinistralité

	<i>Coopérative céréalière</i>	<i>Laiterie coopérative</i>	<i>Scierie</i>	<i>Entreprise paysagiste</i>	<i>Chambre d'agriculture</i>
Y a-t-il eu des accidents de la route en mission durant les 5 dernières années dans votre entreprise :					
Q61) Mortels ?	Non	Non	Non	Non	Non
Q62) Corporels ?	Oui	Non	Non	Non	Non
Q63) Matériels ?	Oui	Oui	Oui 1 seul en 5 ans Sur le parking de l'entreprise	Oui	Oui *
* Très mauvaise année en 2007 avec rapport sinistre / cotisation égal à 180 % (contre 172 % en 2006 et 45 % en 2005). Si 9 sinistres routiers ont été coûteux, parmi eux 2 ont représenté 60 % du coût total. Et le bilan était déjà du même ordre en 2006. Ce qui entraîne une augmentation de la cotisation d'assurance de 7 %. C'est pourquoi l'organisme envisage d'envoyer ses salariés en stage Centaure dès 2009.					

3.3 Réponses au questionnaire d'évaluation

	<i>Coopérative céréalière</i>	<i>Laiterie coopérative</i>	<i>Scierie</i>	<i>Entreprise paysagiste</i>	<i>Chambre d'agriculture</i>
E1) De manière générale, parmi les risques professionnels suivants, quels sont les cinq risques principaux encourus dans votre entreprise et dans quel ordre les classez-vous ?					
Amiante, fibres					
Bruit			4 ^{ème}	2 ^{ème} ex éco	1 salarié
Chaleur, froid				2 ^{ème} ex éco	
Charge physique de travail	6 ^{ème}	3 ^{ème}	2 ^{ème}	1 ^{er} ex éco	
Chutes de hauteur, de plain-pied		2 ^{ème}	5 ^{ème}	2 ^{ème} ex éco	
Drogue, alcool, tabac					
Explosion	3 ^{ème}				
Incendie	2 ^{ème}		1 ^{er}		
Machines	5 ^{ème}	1 ^{er}	3 ^{ème}	1 ^{er} ex éco	
Manutention mécanique et levage	1 ^{er}	5 ^{ème}		3 ^{ème} ex éco	1 salarié
Polluants atmosphériques					
Rayonnement ionisant					
Rayonnement non ionisant					
Risque biologique					
Risque chimique				Pas de phytosanitaires	3-4 salariés
Risque électrique	4 ^{ème}				1 salarié
Risque routier, circulation dans l'entreprise	7 ^{ème}	4 ^{ème}	6 ^{ème}	1 ^{er} ex éco	1 ^{er}
Stress, harcèlement, violence					
Vibrations				3 ^{ème} ex éco	*
E2) Classez les cinq premiers chapitres du questionnaire en fonction de l'intérêt ou de l'importance qu'ils présentent à vos yeux ?					
1. Compétences	1 ^{er}	1 ^{er}	4 ^{ème}	1 ^{er} ex éco	4 ^{ème}
2. Communications	4 ^{ème}	5 ^{ème}	5 ^{ème}	1 ^{er} ex éco	3 ^{ème}
3. Véhicules	3 ^{ème}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	1 ^{er} ex éco	1 ^{er}
4. Déplacements	5 ^{ème}	4 ^{ème}	1 ^{er}	4 ^{ème}	2 ^{ème}
5. Divers Risque routier	2 ^{ème}	3 ^{ème}	2 ^{ème}	5 ^{ème}	5 ^{ème}
* Très peu de risques professionnels : Bruit et Risque électrique : 1 salarié contrôle en salle de traite. Manutention : 1 salarié pour pesée des animaux à la bascule. Risque chimique : 3-4 salariés pour échantillonnage de fumier, lisier, et phytosanitaires.					

	<i>Coopérative céréalière</i>	<i>Laiterie coopérative</i>	<i>Scierie</i>	<i>Entreprise paysagiste</i>	<i>Chambre d'agriculture</i>
E3) Le questionnaire vous a-t-il semblé adapté à une réflexion sur le risque routier d'un point de vue général ?	Oui	Oui	Oui Sous réserve d'ajouter 2 thèmes : vitesse, alcool et drogues	Oui Mais pas assez ciblé métier, il faudrait l'élaguer avant de le présenter	Oui *
E4) Le questionnaire vous a-t-il semblé adapté à une réflexion pour votre entreprise ?	Oui	Oui	Oui	Oui Fait réfléchir aux protocoles de sécurité	Oui ** Sauf 5ème chapitre sans objet
E5) Pour quelles raisons ?		Il incite à se poser des questions Formation, entretien parc, prévention	La majeure partie des problèmes est balayée	Parce que tout n'est pas en place dans ce domaine	Il suscite des réflexions
E6) Le questionnaire vous a-t-il paru trop long ?	Non en lui- même Mais il a ouvert à des échanges qui se sont avérés plus longs que prévus (2 h)	Non	Non	Un peu Il faudrait supprimer les questions sans objet et supprimer les redondances	Non 1 heure est une durée correcte, plus fatiguerait
E7) À la suite de ce questionnaire, souhaiteriez-vous réfléchir à la mise en place de nouvelles mesures dans votre entreprise ?	Oui Réfléchir	Oui D'ici quelques mois, après avoir cerné la fonction de direction	Non Pas prioritaire étant donné le sérieux des salariés actuels	Oui Pourquoi pas une réflexion sur les protocoles de sécurité	Oui Pour téléphone, autoroute Mais d'autres mesures sont déjà à l'étude
E8) Avez-vous connaissance de l'existence d'outils d'évaluation du risque routier en mission pour les entreprises ?	Non Reçu des mails, mais compliqué et pas de temps, préfèrent du sur mesure avec des interlocuteurs connus (MT, IT, SST)	Non	Non	Non	Non
Commentaire libre	Les premières questions font peur car culpabilité de ne pas avoir fait, il faudrait les intervenir avec des moins stressantes	Sera intéressé par un exemplaire du mémoire une fois celui-ci disponible	Cette réflexion a déjà été menée lors de la rédaction du document unique	Responsabilité de l'employeur très fortement perçue. Les chefs d'entreprise ont même peur de tout ce qui peut arriver	
Durée de l'entretien	2 heures	1 heure	1 heure	1 heure	1 heure
* Le questionnaire a été perçu comme bien adapté pour les thèmes très importants du téléphone mobile, des véhicules qui doivent être sûrs et entretenus, et de l'organisation des temps de déplacement, mais il manque le thème du développement durable.					
** Le questionnaire incite à réfléchir et à organiser l'usage du téléphone portable en mission. Il suscite également la réflexion sur le bien fondé de l'orientation actuelle qui est de ne pas préconiser l'emprunt systématique de l'autoroute.					

4 Discussion

4.1 Validité des résultats

Lors des entretiens, afin d'éviter autant que possible les réponses normatives, l'accent a été fréquemment mis sur l'absence d'attente du caractère juste ou faux des réponses apportées. Ceci est apparu d'autant plus nécessaire qu'une certaine anxiété était parfois perceptible, l'une des personnes interviewée ayant même confié « en tant que chef d'entreprise, nous sommes de toute manière responsables, et nous avons même souvent peur de tout ce qui pourrait arriver ». Dans le même registre, une autre participante à l'enquête a exprimé que « les premières questions posées font peur, éveillant le sentiment de ne pas avoir fait tout le nécessaire ». C'est aussi pourquoi, lors des prises de rendez-vous en vue des entretiens, il était bien précisé qu'il n'y avait absolument rien à préparer et qu'il ne s'agissait en aucun cas d'un contrôle.

Et en ce qui concerne la plupart des questions, il semble que cette présentation de l'état d'esprit dans lequel est faite l'enquête ait été entendue, comme le suggère la variabilité des réponses laissant supposer que chacun s'est senti libre.

Cependant, pour quelques autres questions en revanche, et malgré ces précautions, les réponses apportées sont trop unanimes pour ne pas suggérer, sans mettre en aucun cas en doute l'honnêteté des participants, que leur nature même n'a peut-être pas pu éviter de générer éventuellement des réponses instinctivement convenues. (Cf. questions Q14, Q41, Q46, Q49). Néanmoins cette unanimité peut également être tout aussi bien le simple reflet de la réalité venant d'entreprises déjà largement sensibilisées au problème.

4.2 Portée des résultats

Devant le nombre réduit des entreprises que les moyens disponibles pour mener cette étude ont permis de démarcher, les résultats collectés n'ont bien sûr absolument aucune dimension statistique ni aucun caractère généralisable.

Le refus d'une des entreprises contactée illustre bien une importante limite de cette méthode de sensibilisation, puisque lors du contact téléphonique la simple évocation d'un risque peut-être moins ancré que d'autres dans la culture professionnelle a d'emblée déclenché un rejet ferme de la part de la direction d'une entreprise à l'activité routière pourtant a priori assez intense : « je n'ai pas de temps à perdre avec tout ça ! », « seulement 10 % de mes salariés sont affiliés au régime agricole, il m'est difficile de les distinguer en routine, et je ne veux pas empiéter sur les prérogatives du régime général... ».

4.3 Analyse des réponses au questionnaire de sensibilisation

4.3.1 Analyse selon les axes de prévention

4.3.1.1 Gestion des compétences liées à l'utilisation d'un véhicule

4.3.1.1.1 Recrutement et formation des salariés amenés à conduire en mission

Il a paru majoritairement naturel aux dirigeants rencontrés (quatre entreprises sur cinq) de faire cette vérification initiale, et c'est dans l'entreprise où ce n'était pas le cas que la question a été ressentie comme déstabilisante. Cette vérification est en effet tout à fait légitime :

« Toute personne qui est appelée à conduire un véhicule doit être en possession de son permis... et un employeur est en droit de s'assurer, périodiquement, de la validité du permis de conduire d'un membre de son personnel auquel il confie un véhicule ou qui utilise son

véhicule personnel à des fins professionnelles. En revanche, un employeur ne peut pas connaître le nombre de points dont le conducteur dispose. » (9). (Q11).

Par contre les formations complémentaires généralistes à la conduite des véhicules légers ne sont pas dans les usages, puisqu'aucune des quatre entreprises ne le propose actuellement. Seul l'organisme professionnel est justement en train de mettre en place la participation de ses agents à des « stages Centaure », ce qui est d'ailleurs tout à fait cohérent avec le fait qu'il soit le seul enquêtés à considérer le risque routier comme le premier risque professionnel le concernant. Ce à quoi s'ajoute une importante sinistralité en 2006 et 2007, uniquement matérielle certes, mais ayant entraîné une forte hausse de ses cotisations d'assurance. (Q12).

Pour ce qui concerne la politique de formation à la conduite en rapport avec les compétences nécessaires aux missions confiées, elle est naturellement attentive aux obligations réglementaires en matière de permis poids lourds tels que Formation Initiale Minimum Obligatoire (FIMO) et Formation Continue Obligatoire de Sécurité (FCOS), ou pour les engins Certificat d'Aptitude à la Conduite d'Engins en Sécurité (CACES). Si bien que la seule des cinq entreprises à ne pas avoir de politique en ce sens est celle dont le parc se compose uniquement de véhicules légers. Il est à noter par ailleurs que les formations au chargement et à l'arrimage n'ont pas été mentionnées dans les réponses. (Q13).

Quant aux conditions contractuelles de recrutement, si l'activité de conduite est bien reconnue comme activité de travail dans les cinq entreprises, le temps passé au volant ne semble en revanche pas toujours l'être (cadres exclus dans un cas, acheteurs et commerciaux dans l'autre). (Q14, Q45, Q46).

4.3.1.1.2 *Prise en compte de l'état de santé des salariés envoyés en mission*

Pour quatre entreprises, il est déclaré que le médecin du travail a des informations sur l'exposition au risque routier des salariés. Mais c'est en fait uniquement par le document unique d'évaluation des risques professionnels, car il n'existe pas de fiches de poste. Ce qui revient à constater pour la pratique des visites médicales d'aptitude que le médecin ne va pas en fait disposer d'informations systématiques et d'accès commode, mais va plutôt devoir deviner et interviewer. Que cet état de fait soit considéré comme suffisant révèle une faible sensibilisation à l'intérêt de l'approche du risque routier sous l'angle médical. Quant à la cinquième entreprise, la conclusion peut être la même puisque les fiches de poste sont en place et ne mentionnent pas ce risque. (Q15).

En l'absence de fiche de poste, le fait que les fiches médicales ne mentionnent pas l'aptitude à la conduite dans trois entreprises n'est qu'une conséquence, le contraire serait difficile, et c'est seulement pour les engins, quand on sort du cadre banal de la conduite des véhicules légers, que cette aptitude est précisée. Cette situation peu satisfaisante suggère la même lacune que précédemment dans la perception de l'importance du facteur état de santé dans la prévention du risque routier. (Q16).

Cependant en cas de problème de santé connu chez un salarié, l'intention d'en tenir compte paraît naturelle à tous les responsables. Et c'est l'alcool-dépendance qui a été évoquée spontanément pour deux entreprises. (Q17).

4.3.1.1.3 *Prise en compte des accidents routiers bénin ou des presque-accidents*

Ces accidents routiers exclusivement matériels s'avèrent très peu analysés, puisque dans une seule entreprise, et surtout ceux qui sont survenus sur le site. Cette nuance laisserait d'ailleurs supposer qu'implicitement ce qui se passe sur le domaine public concernerait moins l'entreprise, ou bien que le contrôle en paraîtrait plus aléatoire.

Mais néanmoins ces accidents bénins sont assez bien répertoriés, ne serait-ce que par les déclarations d'assurance.

Enfin si les presque-accidents sont pris en compte, cela reste plutôt exceptionnel. Et l'exemple rapporté est peu significatif, puisqu'en l'occurrence il s'agissait d'un chauffeur grumier en période d'essai qui aurait fait montre d'imprudences manifestes et répétées témoignant d'un comportement violent incompatible avec les missions devant lui être confiées. La prise en compte de ces imprudences à simplement logiquement consisté à ne pas retenir sa candidature. Il ne s'agit pas là à proprement parler de l'analyse d'un presque-accidents comme on l'entend habituellement en matière de prévention du risque routier. Donc au total, là aussi, toute une piste de prévention est peu ou pas perçue. (Q18, Q19, Q19bis).

4.3.1.2 Besoins et pratiques de communication

4.3.1.2.1 Besoins

Les besoins de communiquer durant les missions sont unanimement reconnus. (Q21).

4.3.1.2.2 Pratiques

Et si l'utilisation du téléphone portable tenu en main est bannie par tous (Q22), c'est par contre l'utilisation du kit main libre qui est largement plébiscitée, puisque ceux-ci sont fournis par trois entreprises et recommandés par une quatrième (Q23), et passer les appels sur les temps de pause est considéré comme irréaliste par les trois entreprises fournissant les kits (Q25). Finalement une seule entreprise se démarque en considérant que les salariés en mission ne doivent jamais téléphoner en conduisant quel que soit le dispositif employé. Elle est la seule en cela à se rapprocher des bonnes pratiques édictées entre autres par le Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel. Mais cette préconisation semble peu connue puisque les entreprises qui fournissent ou autorisent les kits main libre présentent de bonne foi cette mesure comme un indéniable gage d'effort préventif. Et on peut difficilement interpréter qu'il s'est agi de choisir entre deux maux le moindre puisqu'il ne va pas du tout de soi que téléphoner est de toute manière incompatible avec la conduite. (Q24).

4.3.1.2.3 Mesures de prévention

Enfin, malgré ces positions bien établies, dans trois cas sur cinq il n'existe pas de consignes pour encadrer la nécessité de communiquer en mission. (Q26).

4.3.1.3 Gestion du parc de véhicules

4.3.1.3.1 Équipements de sécurité

Les véhicules sont pratiquement tous récents et équipés des systèmes de sécurité passive couramment proposés par les constructeurs en milieu de gamme. Ils sont tous aménagés selon les besoins des missions. Et dans les deux entreprises où des véhicules personnels peuvent être utilisés en mission, des recommandations sont en place et ce sont les assurances souscrites par les entreprises qui couvrent les déplacements en mission. (Q31, Q32, Q33).

4.3.1.3.2 Entretien du parc de véhicules

Un responsable du parc n'est pas toujours désigné, et l'entretien n'est pas toujours planifié. S'il l'est, ce peut être dans un cas à l'initiative du loueur. L'âge moyen et le kilométrage moyen sont connus. Les kilométrages moyens sont très variables selon les entreprises et au sein d'une entreprise selon le statut en location ou en propriété du véhicule (de 5 000 à 100 000 km). (Q34, Q35, Q36, Q37).

La remontée des incidents techniques en mission ne semble pas couramment formalisée. (Q38).

4.3.1.4 Organisation des déplacements

4.3.1.4.1 Limitation des déplacements

Deux entreprises sont déjà engagées dans une politique de réduction des déplacements au strict nécessaire, l'organisme du secteur tertiaire dans une volonté de développement durable, la seconde en jonglant avec l'effectif des équipes dans un souci d'éviter autant que possible les pertes de temps qui résulteraient de fréquents changements de lieu de chantier pour une même équipe au cours d'une même journée. Pour deux autres entreprises, cette question a paru sans objet, tous les déplacements étant considérés comme incontournables. Et la visioconférence n'est utilisée pour éviter des déplacements que dans le tertiaire. Il est à noter que la seule des autres entreprises à en être équipée l'utilise dans le tout autre but d'améliorer la richesse fonctionnelle des télécommunications, ce qui est cohérent avec le sentiment qui y règne selon lequel tous les déplacements sont nécessaires. (Q41, Q42, Q43).

4.3.1.4.2 Évaluation des contraintes de temps

Dans ce domaine, si dans tous les cas le temps de préparation des missions est compris dans le temps de travail et les délais de route sont calculés de manière compatible avec les aspects réglementaires, ces délais de route ne sont par contre pas considérés comme du temps de travail dans une entreprise. (Q44, Q45, Q46).

Et aucune des personnes interrogées n'estime que les retards, urgences ou rattrapages du temps perdu se produisent de manière chronique dans son entreprise. (Q49).

4.3.1.4.3 Itinéraires recommandés

L'usage de l'autoroute est systématiquement préconisé dans deux entreprises avec mise à disposition d'abonnements de télépéage. En ce qui concerne l'organisme professionnel, chacun est laissé libre d'emprunter ou non l'autoroute, la réflexion en cours sur le développement durable allant à l'encontre d'une préconisation systématique. (Q48).

Quant à la mise à disposition de GPS, quatre entreprises le jugent inutile pour leur activité et une en équipe tous ses véhicules. (Q47).

4.3.1.5 Aspects préventifs divers du risque routier

4.3.1.5.1 Circulation dans l'entreprise

Une entreprise possède un plan de circulation et une seconde est en train de le mettre en place. (Q51).

Les protocoles de sécurité pour le chargement et déchargement des entreprises extérieures sont en place sauf pour une société. Pour les interventions chez les clients au contraire, une seule entreprise s'en est dotée. (Q52, Q53).

4.3.1.5.2 Circulation dans l'espace public

Des protocoles et agréments sont définis pour le déplacement par la route de produits chimiques dangereux dans la seule des cinq entreprises qui est amenée à pratiquer ce type d'activité. Les autres ne déplacent que des matériels de gabarit standard et aucun produit dangereux. (Q54).

En ce qui concerne les interventions sur la voie publique ou à proximité, sur les trois dans lesquelles la situation se présente, une seule a un protocole, et dans les deux autres on utilise les moyens du bord — au sens propre — c'est-à-dire feux de détresse ou triangles de pré signalisation. (Q55).

4.3.1.5.3 Document unique d'évaluation des risques professionnels

Le risque routier semble partout intégré à ce dispositif de prévention fondamental. (Q56). C'est même parfois la seule mention de ce risque professionnel qui soit faite dans les documents de l'entreprise, comme dans les cas d'absence de fiche de poste.

4.3.1.6 Sinistralité durant les cinq dernières années

Aucun accident routier mortel n'a été déploré pour les cinq lieux d'enquête, mais en revanche pour tous des accidents matériels se sont produits, même si cela a été tout à fait exceptionnel et mineur dans une des entreprises. Une seule des entreprises a été confrontée à des accidents routiers corporels. (Q61, Q62, Q63).

4.3.2 Analyse par entreprise

Il ne conviendrait pas de considérer globalement pour chaque entreprise les réponses apportées au questionnaire de sensibilisation et d'en déduire une hasardeuse évaluation du risque routier les concernant, ou bien d'en tirer un classement alors qu'elles ont simplement accepté de se prêter à une enquête. Tel n'était pas l'objet de ce travail. Car une véritable évaluation de ce risque pour chaque entreprise nécessiterait une démarche plus contraignante et exigeante qui ne peut guère s'improviser.

Cependant il est apparu au cours de l'enquête que les six interlocuteurs rencontrés ou contactés avaient tous conscience de ce risque et que toutes leurs entreprises avaient déjà mis en œuvre certaines mesures préventives en ce domaine.

Mais il est apparu également que cette conscience du risque pourrait être partielle et différente selon les participants à l'enquête.

L'importance de l'effectif des salariés pourrait expliquer des différences, les petites structures ayant une échelle défavorable face à un domaine de prévention qui reste vaste comme pour les plus grandes.

L'éventualité d'une sinistralité mortelle ou corporelle grave récente dans une entreprise, ce qui n'est pas le cas dans notre étude, jouerait probablement un rôle très important.

Il sera cependant utile dans la suite de cette discussion de mettre en vis-à-vis pour chaque entreprise les réponses apportées à chacun des deux questionnaires.

4.4 Analyse des réponses au questionnaire d'évaluation du questionnaire de sensibilisation

4.4.1 Pertinence ressentie des questions

Les cinq personnes rencontrées ont estimé le questionnaire adapté à une réflexion sur le risque routier, aussi bien de manière générale que plus spécifique à leur entreprise. L'une a cependant émis la réserve qu'il conviendrait d'y ajouter deux thèmes, vitesse ainsi qu'alcool et/ou drogues, problème auxquels elle a eu l'occasion d'être confrontée chez certains salariés par le passé. Une autre a regretté qu'il ne soit pas assez ciblé sur chaque métier et comporte ainsi quelques questions sans objet.

Les raisons avancées à cette opinion sont que « il suscite des réflexions », « il incite à se poser des questions », « la majeure partie des problèmes y est balayée », « tout n'est pas en place dans ce domaine ». (Cf. questions E3, E4, E5).

4.4.2 Acceptabilité

L'ensemble de l'entretien — y compris le second questionnaire qui n'est normalement pas inclus dans la démarche de sensibilisation elle-même mais n'appartient qu'à cette étude — a duré une heure dans quatre cas, et deux heures dans un cas.

Quatre personnes n'en ont pas trouvé la durée excessive, dont celle avec qui il a nécessité deux heures et qui estime « qu'il n'est pas trop long en lui-même, mais qu'il a ouvert à des échanges plus longs que prévus ». La cinquième personne l'a estimé un peu trop long « à cause des questions sans objet pour son entreprise et de certaines redondances ». (E6).

4.4.3 Impact immédiat

Quatre des personnes rencontrées pour cette étude ont affirmé à l'issue de l'entretien souhaiter réfléchir à la mise en place de nouvelles mesures de prévention du risque routier dans leur entreprise. La cinquième a estimé que ce n'était pas prioritaire étant donné le sérieux de ses salariés actuels dans le domaine routier, allié au fait que cette réflexion a déjà été menée au moment de la rédaction du document unique.

Et même si pour l'une d'elle d'autres mesures sont déjà à l'étude pour le risque routier, le questionnaire a néanmoins suscité des interrogations sur deux thèmes plus délaissés jusque là. (E7).

Mais au-delà de ce qui est déclaré, quel sera l'impact réel ? Il est curieux qu'alors que l'existence d'outils élaborés d'évaluation du risque routier est inconnue de quatre participants sur cinq, personne n'a demandé la moindre précision à ce sujet. (E8). Il serait donc nécessaire en utilisation réelle du test de sensibilisation d'accompagner la démarche en donnant des informations sur ces outils et d'inciter à les utiliser.

4.4.4 Classement des cinq axes par ordre d'intérêt

Chacun des responsables rencontrés a hiérarchisé les cinq axes de manière très différente de celle des autres, et tous les thèmes sauf le cinquième ont été classés en première position par au moins un des participants. Ceci suggère que le questionnaire de sensibilisation est à même d'être utilisé dans des situations variées. (E2).

4.4.5 Hiérarchie des risques dans les différentes entreprises

Là également, les risques principaux se sont avérés très différents selon les entreprises, et le risque routier a été classé comme majeur pour deux entreprises, tandis qu'il venait aux derniers rangs pour les trois autres entreprises. (E1).

L'intérêt suscité par le questionnaire de sensibilisation a donc été reconnu par trois participants à l'enquête pour qui le risque routier est pourtant une préoccupation secondaire au regard des autres risques qu'ils doivent prévenir dans leur entreprise. Ce fait suggère, à l'inverse de la question (E8), qu'il a bien une audience réelle.

4.5 Du discours à la réalité

Lorsque les réponses aux deux questionnaires sont mises en vis-à-vis, certaines particularités importantes dans le cadre de l'évaluation du risque routier peuvent être mises en évidence, avec une prise de conscience plus ou moins prononcée de la part des dirigeants d'entreprise. L'apport immédiat de l'entretien de sensibilisation paraît alors différent selon les situations abordées, et la vigilance de l'utilisateur du questionnaire pour relever les lacunes mises en lumière si elles sont malgré tout déniées ou occultées peut être essentielle.

À la coopérative céréalière, l'exposition au risque routier est classée au septième rang c'est-à-dire loin derrière les risques principaux. Ce risque est pourtant perçu et traité pour les aspects circulation dans l'entreprise et chargement & déchargement. Mais sur le thème de la gestion des compétences, des lacunes ou anomalies peuvent être relevées, comme entre autres le fait que l'activité de conduite ne soit pas systématiquement reconnue comme activité de travail. Et sur ce point le questionnaire a peut-être joué son rôle sensibilisateur car c'est ce thème qui a été jugé le plus intéressant.

À la laiterie, certains aspects préventifs très fréquemment ignorés ailleurs ont l'air déjà intégrés, tel que la désapprobation de toute communication passée durant le temps de conduite. Mais encore faudrait-il que ce point de vue tout à fait souhaitable soit traduit par des consignes effectives et réalistes. Ceci montre en tout cas une perception du risque routier déjà présente. Et le fait d'avoir rencontré un directeur débutant dans son poste va bien dans le sens de la démarche testée. Le questionnaire semble avoir rempli son rôle sur d'autres points puisque une réflexion sur la formation à la conduite et sur l'entretien du parc est déjà évoquée pour le futur.

À la scierie, il est considéré par la direction que le risque routier, qui d'ailleurs est classé en dernier dans la liste des risques principaux, est déjà assez bien pris en compte et ne justifie pas que soit engagée une réflexion complémentaire. Il est vrai que des aspects préventifs comme la gestion des compétences des chauffeurs, la qualité et l'entretien de la flotte de véhicules sont pris en compte. Mais les acheteurs et les commerciaux semblent par contre livrés à eux-mêmes dans l'entreprise face au risque routier puisqu'ils sont totalement libres de leurs déplacements et n'ont pas de planning. Ces salariés peuvent ainsi par exemple tout à fait adopter des amplitudes horaires de travail excessives, génératrices de fatigue et donc de grand danger au volant. La discordance est frappante entre le fait que la direction considère que la démarche préventive a déjà été faite et que l'entreprise se donne les moyens d'être responsable des personnels en déplacement d'une part, et qu'elle accepte de n'avoir aucun regard sur l'organisation des déplacements d'une catégorie entière de salariés d'autre part. Le questionnaire a pu la mettre en évidence, mais apparemment pas à en faire prendre conscience. L'effectif déjà conséquent de cette entreprise n'apporte pas d'explication. On peut se demander si cette non perception du risque routier spécialement encouru dans ces métiers commerciaux est liée au mode de fonctionnement de l'entreprise, ou bien simplement le reflet d'une incapacité du questionnaire à induire un déclic.

À l'entreprise en travaux paysagers, la sensibilisation est déjà nette également, avec l'inquiétude assez vive de la chef d'entreprise et le classement premier ex éco du risque routier. Mais là aussi le questionnaire semble avoir porté ses fruits puisqu'une réflexion sur les protocoles de sécurité est envisagée.

À la chambre d'agriculture, où ce risque est déjà pris très au sérieux, une importante augmentation de la sinistralité récente est pourtant relevée. Certaines particularités sont mises en évidence par l'enquête. Par exemple, aller chez l'adhérent ne semble pas considéré comme une intervention car aucune opération de chargement ou déchargement n'est prévue. Mais tout risque à cette occasion est-il absent ? De même, le téléphone portable n'est pas banni au volant. Enfin, la question sur l'emprunt systématique ou non de l'autoroute a tout de suite été interprétée sous l'angle du développement durable plutôt que de la sécurité. Ces lacunes, que le questionnaire a pu aider à mettre en évidence, laissent à penser à l'encadrement qu'il restera d'autres choses à faire encore que les mesures déjà à l'étude.

En somme finalement, les cinq entreprises présentent à la fois des pans où la prise de conscience du risque routier a déjà été réfléchi et structurée, et des lacunes où la conscience du risque semble absente. Ces discordances mises en évidence par le questionnaire pourraient aider un médecin du travail ou un conseiller en prévention à cibler le travail à faire pour passer de la vision banale du risque routier axée sur le conducteur à une vision globale.

4.6 Réponses aux interrogations initiales

4.6.1 Le risque routier en mission est-il perçu dans les cinq entreprises du secteur agricole ayant répondu à l'enquête ?

En somme, les cinq entreprises démarchées ici avaient déjà toutes mis en route une réflexion sur le risque routier en mission, mais parfois de façon très parcellaire. En cela elles ne sont peut-être pas représentatives du cas général si l'on se réfère aux résultats d'études, dont certaines non encore publiées, ayant mis en évidence l'absence de perception de ce risque comme un risque professionnel dans une majorité d'entreprise (7). Il peut s'agir d'un biais de sélection plus que d'une situation purement fortuite. En effet comme la recherche d'entreprises qui accepteraient de participer à cette étude s'est faite arbitrairement, une préférence naturelle s'est dirigé d'emblée autant que possible vers celles auprès desquelles un accord était intuitivement pressenti, ceci en fonction de leur ouverture connue aux problématiques liées à la sécurité.

4.6.2 Un questionnaire de sensibilisation apporterait-il un élément pour favoriser une prise de conscience de ce risque ?

Bien que l'hypothèse de départ de cette étude selon laquelle le risque routier est très peu perçu comme un risque professionnel n'a pas ici été franchement confirmée, un questionnaire court a cependant semblé susciter un certain intérêt pour la réflexion sur la mise en place de nouvelles mesures préventives de ce risque dans des entreprises qui avaient pourtant déjà commencé à œuvrer en ce sens.

4.7 Contribution de ces réponses

4.7.1 Confrontation aux connaissances

Les cinq entreprises abordées considèrent déjà le risque routier en mission comme un risque professionnel, mais avec des lacunes quant aux applications concrètes de cette perception. Elles se distinguent ainsi d'une majorité d'entreprises qui ne considèrent pas ce risque comme de nature professionnelle. Cette perception plus appropriée s'explique en partie pour l'une d'entre elles par une sinistralité matérielle récente s'étant répercuté à la hausse sur le montant de la cotisation d'assurance du parc de véhicules.

4.7.2 Perspectives

4.7.2.1 Comment aborder le risque routier du côté des salariés ?

Le problème n'a ici été abordé que du côté de l'encadrement, mais le point de vue des salariés serait utile à comparer pour les mettre en synergie dans les entreprises où existe un CHSCT. Associer employeur et salariés constituerait un socle solide sur lequel la MSA pourrait s'appuyer pour proposer un accompagnement à l'entreprise dans sa démarche préventive du risque routier en mission.

On pourrait dans ce but essayer de réaliser un type d'approche analogue au moyen de questions plus orientées « pratiques concrètes de terrain » afin de pouvoir confronter le « réel » en réponse au « prescrit », ou bien d'appréhender le réel en l'éventuelle absence de prescription spécifique.

4.7.2 Place de la visite médicale d'aptitude systématique face au risque routier ?

Tant qu'il n'y a pas de demande claire de l'entreprise, c'est l'approche individuelle lors de la visite médicale d'aptitude qui reste le principal levier d'action du médecin du travail pour évaluer ce risque (14).

En revanche, dans le cas d'une demande de l'entreprise, une information collective deviendrait envisageable. Elle pourrait se faire dans le cadre d'une intervention Santé Sécurité au Travail. Une équipe pluridisciplinaire aurait à aborder les aspects médicaux (médecins du travail ou infirmiers dans l'avenir si un transfert de compétences devait entrer en vigueur) ainsi que les aspects techniques et réglementaires (conseillers en prévention, ergonomes, psychologues du travail). La visite médicale d'aptitude passerait d'un rôle exclusif à un rôle spécifique dans un ensemble de moyens d'évaluation du risque routier en mission.

4.7.3 Pour prolonger cette expérience

Cette évaluation initiale devrait néanmoins, devant la mise en évidence d'un certain impact positif, être complétée ultérieurement par une réévaluation différée afin de savoir si la sensibilisation à la réalité du risque routier en mission observée au départ a pu ou non se traduire finalement concrètement par la mise en œuvre d'actions de prévention dans l'entreprise.

Une utilisation du questionnaire à plus large échelle pourrait faire l'objet d'un bilan des réalisations induites par cette méthode, en comparaison des résultats de l'abord informel du problème qui semblait prévaloir jusqu'ici, afin de confirmer la validité de l'approche proposée.

4.7.4 Questions complémentaires possibles

Une question pour évaluer rapidement la durée d'exposition au risque routier en pourcentage du temps de travail annuel d'après le kilométrage annuel d'un salarié pourrait être ajoutée au thème « Gestion des déplacements ».

La sinistralité pourrait être abordée de façon plus stimulante au moyen d'une quatrième question : « Connaissez-vous l'évolution des cotisations d'assurance routière de l'entreprise au cours des cinq dernières années ? ». Et pour les trois premières questions (Q61, Q62, Q63), il serait sans doute plus incisif de demander combien d'accidents routiers se sont produits même si on sort ainsi du cadre de questions fermées.

4.7.5 Consignes et présentation

Il n'a pas été écrit de consignes pour l'enquêteur puisqu'il n'a pas été fait appel à une tierce personne pour mener les entretiens, mais l'idée au cours de ceux-ci a toujours été de dédramatiser et d'éviter autant que possible une attitude qui induirait des réponses normatives. Un texte d'accompagnement précisant la démarche pourrait être ajouté.

Les questions qui étaient conçues comme fermées ont souvent suscité des commentaires spontanés. Ceux-ci, bien qu'imprévus, ont néanmoins été consignés pour les besoins de l'enquête. Il serait donc tentant de modifier la forme de la version du questionnaire adaptée au terrain afin de laisser place à ces commentaires et transformer ainsi ces questions en système ouvert. Mais cela risquerait peut-être d'altérer la démarche, car pour une réflexion plus approfondie, il faut impérativement se tourner vers des outils d'évaluation plus lourds et qui nécessitent un accompagnement. Il semble préférable que des commentaires spontanés donnent à l'intervenant en Santé Sécurité utilisant le questionnaire l'occasion d'évoquer cette possibilité, plutôt que de débiter une évaluation de manière anarchique sans utiliser les outils

adaptés. On peut en somme considérer que si des commentaires s'élèvent sans sollicitation, c'est une preuve que le questionnaire a généré quelque chose, et peut-être une occasion de stimulation à saisir.

5 Conclusion

Le risque routier, largement médiatisé sur un plan général, est aussi un risque professionnel majeur responsable de 40 à 45 % des accidents du travail mortels avec, derrière ces drames, de lourdes conséquences humaines pour les survivants, et un poids économique considérable pour l'entreprise et la collectivité.

Le risque routier sur le trajet du domicile au lieu de travail représente certes par ses conséquences la part la plus importante, mais pour la réalisation de ce mémoire, c'est le risque routier encouru par le salarié envoyé en mission par une entreprise agricole qui a été étudié.

Ce risque routier en mission étant multifactoriel, son évaluation soigneuse est capitale car elle constitue le préalable indispensable à la mise en place de mesures préventives englobant tous les aspects à prendre en compte.

Certains outils sont disponibles pour guider l'évaluation de ce risque, mais leur utilisation est assez exigeante pour ne pouvoir s'adresser qu'à des entreprises ayant déjà décidé d'engager une politique délibérée.

Bien que des données précises n'aient pas été localisées, il semble que le caractère multifactoriel de ce risque soit peu perçu par de nombreuses entreprises. Le problème est bien souvent résumé au conducteur et au véhicule, en omettant la dimension organisationnelle.

Face à des entreprises qui n'en auraient pas une conscience aigüe, il a été imaginé au service Santé Sécurité au Travail de la Mutualité Sociale Agricole de l'Ain qu'il serait peut-être possible de susciter une sensibilisation à ce risque routier en mission au moyen d'un outil assez léger pour être acceptable en l'absence de demande spontanée.

Cet outil serait conçu comme un questionnaire assez bref qu'un intervenant en Santé Sécurité au Travail pourrait proposer à un dirigeant d'entreprise en charge de la prévention des risques professionnels. Il serait l'occasion de faire apparaître, et en cas de besoin de souligner, si des aspects de la prévention de ce risque semblent négligés par l'entreprise.

Il s'agirait donc de savoir dans des entreprises de différents secteurs agricoles, d'une part si le risque routier en mission est perçu comme un risque professionnel, et d'autre part si un outil léger pourrait aider à susciter une prise de conscience des multiples aspects concourant à ce risque.

Le questionnaire-outil de sensibilisation mis au point a été testé dans cinq entreprises agricoles du département de l'Ain, choisies arbitrairement sur des critères de faisabilité, et ayant accepté de se prêter à cette enquête. L'exploitation agricole et le risque routier lié à la conduite des engins agricoles n'y sont pas représentés.

Il tente de balayer l'ensemble des axes reconnus de prévention du risque routier.

Les réponses présentées n'ont aucune dimension de représentativité statistique, l'étude menée ayant été simplement exploratoire.

Les questions de type fermé étaient posées sous forme administrée par un enquêteur au cours d'entretiens d'une durée d'environ une heure.

Un second questionnaire a été ajouté pour les besoins de l'étude, afin de recueillir le sentiment des responsables interrogés sur l'outil proposé.

L'analyse des réponses a été faite d'une part selon les différents axes de prévention, et d'autre part en mettant en vis-à-vis les réponses à l'outil avec le ressenti généré.

Les cinq entreprises abordées se sont avérées avoir intégré un certain degré de prise en compte du risque routier professionnel en mission. En ce sens l'hypothèse initiale selon laquelle ce risque n'est pas considéré comme un risque professionnel dans nombre d'entreprises n'est pas spécialement confirmé par cette étude. Pourtant aucune d'entre elles n'a déploré de sinistralité routière mortelle ni corporelle récente qui expliquerait sa singularité.

Mais au-delà de ce constat, la prise en compte de ce risque est apparue très partielle, plusieurs axes de prévention restant ignorés ou négligés.

Quant à l'influence éventuelle de l'utilisation de ce questionnaire sur la prise de conscience des aspects préventifs restant à traiter, il semble avoir suscité un intérêt et fourni des pistes de réflexions futures dans quatre entreprises. Pour la cinquième, il ne semble pas avoir suscité de prise de conscience sur une importante lacune d'organisation des déplacements professionnels concernant certains salariés.

Il est vrai qu'au cours de l'étude l'enquêteur se contentait de recueillir les réponses en restant neutre, sans spécialement les commenter quant à leur finalité. Ainsi le cas de cette cinquième entreprise, aux effectifs pourtant déjà conséquents, semble constituer un échec de l'outil testé à faire percevoir un problème qu'il met pourtant en lumière. Cet état de fait pourrait refléter tout aussi bien un mode particulier de fonctionnement de l'entreprise qu'une insuffisance propre à l'outil, ne lui permettant pas de susciter un déclic de la part du responsable sollicité. À moins que la sinistralité matérielle récente particulièrement réduite n'ait émoussé la vigilance.

Mais en cas d'une utilisation en routine, cette insuffisance éventuelle pourrait être gommée par le concours de l'intervenant en Santé Sécurité au Travail mettant en œuvre cet outil, car son rôle serait justement de pointer les éléments de prévention éventuellement occultés ou déniés.

En somme, ce travail n'a donc pas confirmé clairement que la majorité des entreprises agricoles ne perçoit pas le risque routier comme un risque professionnel. Il a même plutôt conclu que pour les quelques entreprises approchées, le risque routier en mission était déjà perçu en partie comme étant de leur ressort, et l'activité de conduite reconnue comme une activité de travail. Cependant il n'était pas véritablement conçu dans ce but et il n'avait pas de dimension statistique. De plus il comporte un biais de sélection puisque les entreprises ont été choisies arbitrairement.

Cependant, le fait de pouvoir, de manière rapide et ne demandant que peu d'implication, détecter et parfois aider à la prise de conscience par les entreprises d'éventuelles lacunes dans la prévention de ce risque, pourrait avoir des applications pratiques constructives.

Le questionnaire de sensibilisation au risque routier élaboré à l'origine et testé au travers de cette enquête a montré à petite échelle un certain impact immédiat. Il pourrait être intéressant d'une part de revoir de manière différée s'il a réellement amené à mettre en place des actions préventives nouvelles dans les entreprises où il a été testé, et d'autre part de l'employer à plus grande échelle pour vérifier si l'utilité souhaitée de cet outil devait bien se confirmer.

6 Bibliographie

1. Synthèse générale de l'année 2007 p116-118. *Sécurité routière*. 16/05/2008. www2.securiteroutiere.gouv.fr.
2. **DEVELAY, A.-E.** *Etat des lieux sur les problèmes de santé d'origine professionnelle en population générale et chez les travailleurs indépendants*. Caisse nationale RSI. 2007. p. 16.
3. Le risque routier professionnel. *Assurance maladie. Risques professionnels*. 07/07/2008. www.risquesprofessionnels.ameli.fr.
4. Prévenir le risque routier en mission. *Institut national de recherche et de sécurité*. 20/11/2007. www.inrs.fr.
5. Le risque routier professionnel. Un risque prioritaire en MSA. *La MSA : la protection sociale du monde agricole et rural*. 04/07/2008. <http://www.msa.fr>.
6. *Quelques documents édités par la MSA*. **INMA**. Tours, 2008. Colloque Circulation et conduite des engins agricoles, . pp. 155-166.
7. *Analyse du travail et formation à la conduite : quelques réflexions*. **PERALTA, J.-L.** éd. SELF. 2004. 39ème Congrès de la Société d'ergonomie de langue française (SELF). pp. 51-52.
8. **INRS**. Le risque routier en mission. Guide d'évaluation des risques. éd. Institut national de recherche et de sécurité.. 2006. Brochure ED 986, pp. 12-17.
9. Identifier le risque routier. *Risque routier professionnel*. . 16/05/2008. <http://www.risqueroutierprofessionnel.fr>.
10. PEDRO, Plan d'évaluation et gestion du risque routier en entreprise,. *Diagnostic de prévention et gestion du risque routier en entreprise*., 16/05/2008. <http://pedro.artifrance.fr>.
11. **SAADIA, S.-M. et et col.** *Rapport sur les accidents routiers du travail*. Inspection du travail des transports. 2002. p. 14.
12. Le téléphone portable au volant, p 84. *Sécurité routière*. . 16/05/2008. www.securiteroutiere.gouv.fr.
13. **Comité de pilotage national pour la prévention du risque routier professionnel**. Livre blanc. 12 propositions pour un véhicule utilitaire plus sûr. Brochure. 01/2007. pp. 8-24.
14. **MERCIER-GUYON C., et col.** Le médecin et son patient conducteur. Brochure. Centre d'études et de recherches en Médecine du trafic, 2006. pp. 14-15.

7 Annexes

Quelques minutes pour situer votre entreprise face au risque routier en mission

1) COMPÉTENCES

dans votre entreprise :

	Oui	Non
Vérifie-t-on les permis de conduire des salariés ?		
Une formation complémentaire généraliste à la conduite est-elle en place ? (stages situations d'urgence en freinage d'urgence et perte d'adhérence, stages remise à niveau code et audit de conduite, ...)		
Y a-t-il une politique de formation du personnel à l'exécution de la mission ? (chargement et arrimage, permis complémentaires, ...)		
L'activité de conduite est-elle reconnue comme activité de travail ?		
Le médecin du travail a-t-il des informations sur l'exposition au risque routier des salariés ? (fiche de poste)		
L'aptitude à la conduite est-elle mentionnée dans la fiche médicale ?		
Les problèmes de santé des personnels en mission lorsqu'ils sont connus de l'entreprise sont-ils pris en compte ? (maladie, médicaments, alcool, ...)		
Les accidents routiers bénins sont-ils analysés ?		
Les accidents routiers bénins sont-ils répertoriés ?		
Les presque-accidents sont-ils pris en compte ?		

2) **COMMUNICATIONS**

dans votre entreprise :

	Oui	Non
Les personnels en mission ont-ils besoin de communiquer avec l'entreprise, des collègues, ou des personnes extérieures ?		
Considérez-vous que les téléphones portables :		
• Peuvent être utilisés tenus en main lors de la conduite ?		
• Peuvent être utilisés uniquement avec un kit mains-libres lors de la conduite ?		
• Ne doivent jamais être utilisés lors de la conduite ?		
Passer les appels sur les temps de pause de conduite semble-t-il réaliste ?		
Existe-t-il des consignes pour l'utilisation d'un téléphone portable en mission ?		

3) VÉHICULES

dans votre entreprise :

	Oui	Non
Les véhicules sont-ils équipés de systèmes de sécurité passive pour la conduite ? (ABS, airbags, ESP, limiteur de vitesse, ...)		
Les véhicules disposent-ils d'équipements de sécurité pour le travail ? (séparation entre habitacle et volume utile, système d'arrimage, témoin de surcharge, ...)		
Avez-vous mis en place des recommandations pour les salariés qui utilisent un véhicule personnel ?		
Un responsable du parc est-il désigné ?		
L'entretien est-il planifié ?		
Avez-vous connaissance de l'âge moyen du parc de véhicules ?		
Avez-vous connaissance du kilométrage moyen du parc de véhicules ?		
La remontée des incidents techniques de conduite en mission est-elle organisée et formalisée ?		

4) DÉPLACEMENTS dans votre entreprise :

	Oui	Non
Vous donnez-vous les moyens d'être responsable des personnels en déplacement ?		
Avez-vous mis en place une réflexion sur l'utilité de tous les déplacements routiers ?		
Avez-vous mis en place la possibilité d'utiliser l'audioconférence ou la visioconférence ?		
Le temps de préparation des missions (vérification de l'état du véhicule, chargement, itinéraire) est-il pris en compte dans le temps de travail ?		
Les délais de route sont-ils considérés comme partie intégrante du temps de travail en mission ?		
Les délais de route sont-ils calculés de manière compatible avec le respect du Code de la route et du Code du travail ?		
Les véhicules sont-ils équipés systématiquement de GPS ?		
L'usage de l'autoroute est-il systématiquement préconisé ?		
Les retards sur les délais prévus ou les objectifs de la journée sont-ils fréquents ?		

5) **DIVERS** Risque routier dans votre entreprise :

	Oui	Non
Avez-vous mis en place un plan de circulation sur votre site ?		
Avez-vous mis en place un protocole de sécurité pour le chargement & déchargement dans votre entreprise :		
• Pour les entreprises extérieures ?		
• Pour les interventions chez les clients ?		
Avez-vous mis en place des protocoles et agréments définis en cas de déplacement par la route de matériels spéciaux (engins agricoles, engins forestiers, engins de chantier, ...) et/ou de produits dangereux (produits phytosanitaires, engrais, carburant, ...) ?		
Avez-vous mis en place des protocoles définis en cas d'intervention sur la voie publique ou à proximité (protection, balisage, signalétique...) ?		
Dans votre document unique d'évaluation des risques professionnels, le risque routier apparaît-il systématiquement pour les postes de travail comportant des déplacements ?		

6) **SINISTRALITÉ** dans votre entreprise :

	Oui	Non
Y a-t-il eu des accidents de la route en mission durant les 5 dernières années :		
• Mortels ?		
• Corporels ?		
• Matériels ?		

Votre avis sur le questionnaire

Risque routier

De manière générale, parmi les risques professionnels suivants, quels sont les cinq risques principaux encourus dans votre entreprise et dans quel ordre les classez-vous ?

1. Amiante, fibres
2. Bruit
3. Chaleur, froid
4. Charge physique de travail
5. Chutes de hauteur, de plain-pied
6. Drogue, alcool, tabac
7. Explosion
8. Incendie
9. Machines
10. Manutention mécanique et levage
11. Polluants atmosphériques
12. Rayonnement ionisant
13. Rayonnement non ionisant
14. Risque biologique
15. Risque chimique
16. Risque électrique
17. Risque routier, circulation dans l'entreprise
18. Stress, harcèlement, violence
19. Vibrations

Classez les cinq premiers chapitres du questionnaire en fonction de l'intérêt ou de l'importance qu'ils présentent à vos yeux ?

1. Compétences
2. Communications
3. Véhicules
4. Déplacements
5. Divers Risque routier

Le questionnaire vous a-t-il semblé adapté à une réflexion sur le risque routier d'un point de vue général ?

Le questionnaire vous a-t-il semblé adapté à une réflexion pour votre entreprise ?

Pour quelles raisons ?

<p>Le questionnaire vous a-t-il paru trop long ?</p>	
<p>À la suite de ce questionnaire, souhaiteriez-vous réfléchir à la mise en place de nouvelles mesures dans votre entreprise ?</p>	
<p>Avez-vous connaissance de l'existence d'outils d'évaluation du risque routier en mission pour les entreprises ?</p>	
<p>Commentaire libre</p>	

8 Résumé

Le risque routier professionnel est responsable de 40 à 45 % des accidents du travail mortels, en trajet du domicile au lieu de travail surtout, mais aussi en mission pour le compte de l'entreprise. Des outils d'évaluation de ce risque sont disponibles et précieux avant d'engager une démarche préventive. Mais leur emploi assez exigeant présuppose de la part d'une entreprise qu'elle soit déjà convaincue de la nécessité d'agir dans ce domaine. Or la majorité des entreprises ne percevraient malheureusement pas le risque routier en mission comme un risque professionnel. Pourrait-on au moyen d'un questionnaire rapide de sensibilisation susciter une prise de conscience de la réalité de ce risque et de la responsabilité de l'entreprise en ce domaine ?

Un questionnaire destiné à être utilisé en tant qu'outil léger de sensibilisation a été conçu pour aborder de manière rapide et ne demandant pas de préparation l'éventail des axes impliqués dans la prévention de ce risque. Cet outil a été testé dans un but exploratoire auprès de responsables de la prévention des risques professionnels dans cinq entreprises du secteur agricole. Une évaluation de la manière dont a été perçu cet outil a complété chaque entretien. Les cinq entreprises abordées ont montré une certaine perception du risque routier en mission, ce qui semble les distinguer du cas général. Mais la prise en compte de ce risque est apparue néanmoins très partielle, négligeant certains leviers d'action importants. Le questionnaire a été perçu comme capable de susciter la réflexion et la prise de conscience immédiate de certaines lacunes.

Il serait intéressant de compléter ultérieurement ce travail par une évaluation de l'impact différé de la démarche de sensibilisation qui a été menée. Une utilisation de cet outil à plus large échelle permettrait également de mieux cerner l'apport pragmatique souhaité.

Mots clés : risque routier ; professions agricoles ; sensibilisation ; questionnaire.

9 Summary

Professional risks on the road are responsible for 40 to 45 % of the casualties at work, mostly when commuting to work, but also during assignments for the company. Implements to assess these risks are available and definitely useful before engaging in any preventive measures. But a company must be convinced of the necessity to take action in that field in order to adopt these measures that are quite demanding to apply. Unfortunately most companies don't see the risks on the road when out on an assignment as a professional issue. Could it be possible, with a quick questionnaire to trigger an awareness of the reality of these risks and of the company's responsibility in that field?

A questionnaire used as an easy tool to heighten awareness has been written out in order to quickly see the full range of possibilities implied in the prevention of such risks. This tool has been tested by the people in charge of the prevention of professional risks in five companies in the farming industry as an exploratory attempt. Each interview was followed by an assessment of how the tool was perceived.

All five companies showed that they were concerned about the risk on the road when out on an assignment, which seems to distinguish them from the general point of view. However, they only partially took that risk into account, overlooking some important incentives. The questionnaire was perceived as something thought provoking and brought immediate awareness of certain deficiencies.

It would be interesting to complete this work at a later date by assessing the differed impact of the awareness procedure. Using this tool at a larger scale would enable to better pinpoint what the desired practical contribution would bring.

Keywords: risks on the road; farming professions; awareness; questionnaire.