

**CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET METIERS**

**Institut d'Hygiène Industrielle et de l'Environnement**

*Sécurité Sanitaire Environnement Travail*

Centre de Saint Etienne

---

**M E M O I R E**

Présenté en vue d'obtenir le  
DIPLOME D'HYGIENISTE DU TRAVAIL  
ET DE L'ENVIRONNEMENT

Par

Joaquin HIDALGO  
Promotion Octobre 2010

**« Prévention du Risque Routier Professionnel  
à La Poste. »  
Proposition d'un plan de prévention du risque routier de mission  
pour 2012-2015**

Soutenu le 24 mai 2012

Président du Jury : Pr. DAB, Professeur titulaire de la Chaire d'Hygiène et de Sécurité au CNAM  
Assesseurs : Kamel BAHRI  
Dominique VACHER  
Jacques MOLEGNANA, Responsable de la formation IHIE Lyon  
Maître de Stage : Mme DUCHET-SUCHAUX,  
Directrice Prévention Sécurité Santé au Travail de La Poste  
Tuteur académique : Pr. DAB, Professeur titulaire de la Chaire d'Hygiène et de Sécurité au CNAM

## **SOMMAIRE**

<b>1</b>	<b>Introduction et objectifs .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Contexte .....</b>	<b>5</b>
2.1	<i>La réglementation .....</i>	5
2.2	<i>L'organisation de La Poste .....</i>	7
2.3	<i>Le Plan Santé Sécurité au Travail de La Poste .....</i>	8
<b>3</b>	<b>Ressources et méthodes .....</b>	<b>10</b>
3.1	<i>Les données disponibles dans l'entreprise .....</i>	10
3.1.1	<i>Le système d'information .....</i>	10
3.1.2	<i>L'étude sur les accidents du travail .....</i>	11
3.2	<i>La démarche d'évaluation du risque routier .....</i>	12
3.2.1	<i>Méthode proposée par l'INRS pour évaluer le risque routier .....</i>	12
3.2.2	<i>L'évaluation du risque routier pratiquée à La Poste .....</i>	13
3.3	<i>L'état des pratiques internes.....</i>	14
3.4	<i>Le repérage des recommandations disponibles.....</i>	15
<b>4</b>	<b>Résultats .....</b>	<b>16</b>
4.1	<i>La population concernée .....</i>	16
4.2	<i>Analyse épidémiologique du risque.....</i>	18
4.2.1	<i>Les accidents de travail.....</i>	18
4.2.2	<i>Les accidents de trajet.....</i>	24
4.2.3	<i>La sinistralité.....</i>	27
4.3	<i>Le parc de véhicules .....</i>	28
4.3.1	<i>Le choix du véhicule .....</i>	28
4.3.2	<i>Le véhicule utilitaire léger (VUL) .....</i>	29
4.4	<i>La synthèse des recommandations disponibles sur le risque routier professionnel... ..</i>	30
4.5	<i>Les actions de prévention en cours à La Poste .....</i>	36
4.5.1	<i>L'habilitation à la conduite.....</i>	36
4.5.2	<i>La formation éco-conduite.....</i>	36
4.5.3	<i>Le choix des véhicules et des moyens de locomotion .....</i>	37
4.5.4	<i>L'organisation des déplacements.....</i>	38
4.5.5	<i>La prévention des addictions.....</i>	38
4.5.6	<i>Les équipements de protection individuels.....</i>	39
4.5.7	<i>La prévention du risque trajet.....</i>	39
<b>5</b>	<b>Discussion et recommandations .....</b>	<b>40</b>
5.1	<i>Comment mettre en œuvre des actions de prévention à l'efficacité prouvée .....</i>	40
5.2	<i>Les besoins à satisfaire .....</i>	41
5.2.1	<i>Besoin n°1 : Mieux comprendre les facteurs de risques pour agir .....</i>	41
5.2.2	<i>Besoin n°2 : Manager la prévention du risque routier .....</i>	44
5.3	<i>Proposition d'une grille d'auto-évaluation .....</i>	47
<b>6</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>49</b>
<b>7</b>	<b>Bibliographie .....</b>	<b>50</b>
<b>Annexe A</b>	<b>Les entretiens : questions et services interrogés.....</b>	<b>55</b>
<b>Annexe B</b>	<b>Exemples de questions pour l'évaluation du risque routier posées dans le métier COURRIER .....</b>	<b>57</b>
<b>Annexe C</b>	<b>Exemple de descriptif technique d'un véhicule .....</b>	<b>58</b>

## **ACRONYMES, SIGLES ET ABRÉVIATIONS**

2RM	Deux-roues moteur
4RM, e-4RM	Quatre-roues moteur. En version électrique, il sera nommé e-4RM
ABS	Anti Block System
Acc	Accident
ANACT	Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail
APACT	Animateur de Prévention et d'Amélioration des Conditions de Travail
BD	Base de Données
CARSAT	Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail
CCHST	Centre Canadien d'Hygiène et de Sécurité au Travail
CHSCT	Comités d'Hygiène Sécurité et Conditions de travail
CNAM	Conservatoire National des Arts et Métiers
CNAM TS	Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés
CPPRRP	Comité de Pilotage pour la Prévention du Risque Routier Professionnel.
CTN	Comité Technique National
DAST	Direction d'Appui et de Soutien des Territoires.
DOT	Direction Opérationnelle Territoriale au Colis
DOTC	Direction Opérationnelle Territoriale Courrier
DRHRS/DPSST	Direction des Ressources Humaines et des Relations Sociales / Direction Prévention Sécurité Santé au Travail
DRiG/SAG	Direction des Risques du Groupe / Service des Assurances du Groupe
DRSE	Direction de la Responsabilité Sociétale et Environnementale
DSEM	Direction du Support Et de la Maintenance
DSCR	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
DTC	Direction Technique du Courrier
EPI	Equipement de Protection Individuel
ETSC	European Transport Safety Council
GPS	Global Positioning System
IF	Indice de Fréquence
INRS	Institut National de Recherche sur la Santé au travail
INRETS	Institut de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
INSERM	Institut National de la Santé Et de la Recherche Médicale
INSERR	Institut National de Sécurité Routière et de Recherches
IRSST	Institut de Robert Sauvé en Santé au Travail
ISST	Inspection Santé et Sécurité au Travail.
NIOSH	National Institut of Occupationnal Safety Health
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration
NOD	Niveau Opérationnel de Déconcentration
OMS/WHO	Organisation Mondiale de la Santé / World Health Organisation
ONISR	Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
OR	Odds Ratio
OST	Observatoire de la Santé au Travail
PDE	Plan de Déplacement d'Entreprise
PDIE	Plan de Déplacement Inter-Entreprises

PEDRO	Plan d'Évaluation et D'actions du risque ROutier professionnel
PR	Proportion Ratio
PRISME	Outils de pilotage et d'information des ressources humaines
PSRE	association pour la Promotion et le Suivi de la Sécurité Routière en Entreprise.
PTAC	Poids Total Autorisé en Charge
RFSST	Réseau Francophone de Sécurité Santé au Travail
RSI	Régime Social Indépendant d'assurance maladie
SIPREVA	Système d'Information pour la PREvention des Accidents
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
U.T.	Unité de Travail
VAE	Vélo à Assistance Electrique
VUL	Véhicule Utilitaire Léger
ZUS	Zone Urbaine Sensible

# **1 INTRODUCTION ET OBJECTIFS**

En 2010, la CNAM TS a identifié le risque routier comme la première cause d'accident mortel du travail<sup>1</sup>. Ce risque présent dans les entreprises et dont les conséquences peuvent être très graves est peu pris en compte. Une enquête commanditée par l'association PSRE [65] a démontré que ce risque n'était évalué que par 20% des entreprises<sup>2</sup> de moins de 500 salariés.

Face à ce risque et à l'enjeu, l'action publique française en matière de prévention du risque routier professionnel s'est coordonnée au sein du Comité de Pilotage pour la Prévention du Risque Routier Professionnel et rassemble la DSCR et les différentes branches de la Sécurité Sociale.

Ce Comité promeut l'action de prévention dans les entreprises au travers de la Charte de partenariat de Sécurité Routière.

La Poste s'est engagée depuis plusieurs années dans la prévention des risques professionnels et notamment le risque routier qui est identifié comme un risque majeur. Pour affirmer son engagement, La Poste avait signé sa première Charte de partenariat avec la Sécurité Routière en 2006. Celle-ci étant arrivée à échéance, La Poste a souhaité renouveler son engagement et, a saisi cette opportunité pour dresser un bilan de ses actions de prévention en la matière.

L'enjeu de ce bilan est d'établir un plan de prévention du risque routier pour 2012-2015. Pour ce faire, les objectifs de la mission ont été libellés comme suit :

1. Dresser un état des lieux de la prévention du risque routier à La Poste,
2. Faire le point sur les recommandations existantes en matière de prévention du risque routier professionnel (revue de littérature),
3. Proposer un nouveau plan de prévention du risque routier de mission.

Ce mémoire présente le résultat de cette démarche avec en première partie les éléments de contexte de l'étude. Une deuxième partie présente le « matériel » disponible au sein de l'entreprise et les méthodes utilisées. La troisième partie expose les résultats de l'analyse épidémiologique appliquée à la Poste, la synthèse des recommandations disponibles sur le risque routier professionnel et les actions de prévention en cours à La Poste.

La quatrième et dernière partie concernera la discussion autour des besoins à satisfaire pour l'entreprise et les propositions associées.

---

<sup>1</sup> Statistiques 2010 de la CNAM TS : <http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr/chiffres-cles-et-statistiques/nos-statistiques/dossier/91/>.

<sup>2</sup> L'enquête IFOP-PSRE de juillet 2010 a porté sur 1400 dirigeants d'entreprise de 1 à 499 salariés. A la question : « Le « Document Unique » rendant compte de l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs existe-t-il dans votre entreprise ? », seulement 2 entreprises sur 10 ont déclaré avoir un Document Unique avec identification du risque routier.

## 2 CONTEXTE

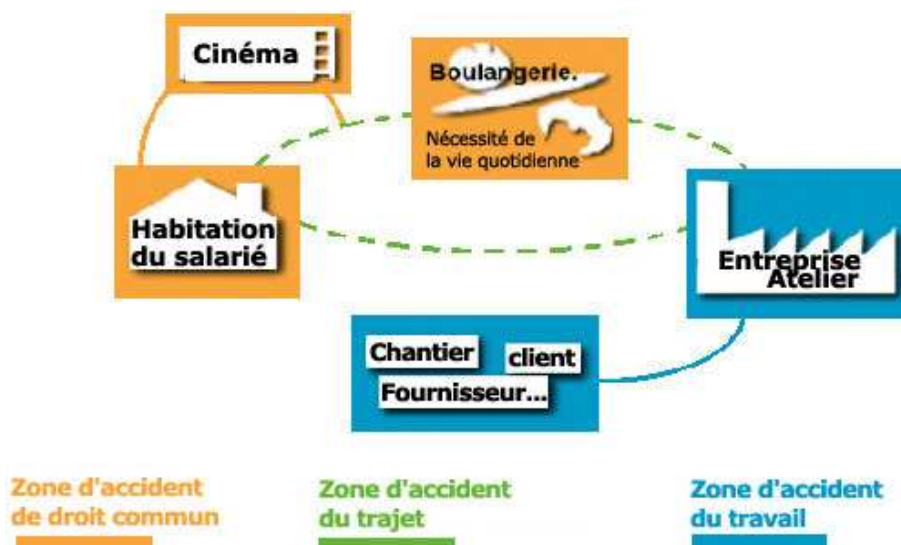
Le périmètre de notre étude concerne uniquement l'entreprise La Poste SA (hors filiales). La problématique du risque routier abordée concerne les professionnels dont l'activité principale n'est pas la conduite comme par exemple la livraison de colis, la distribution du courrier, les commerciaux, les managers. De ce fait, ce périmètre ne prend pas en compte le personnel lié au transport routier de marchandises.

Par rapport au contexte, une première partie abordera les éléments de réglementation en matière de risque routier. Puis, nous aborderons le Plan Santé au Travail 2010-2013 qui est le fondement de l'action de l'entreprise en matière de santé au travail avec une description préalable de l'organisation générale du Groupe La Poste.

### 2.1 LA RÉGLEMENTATION

Le schéma ci-dessous (Figure 1) illustre les différents types de déplacements possibles pour un conducteur. Les déplacements sont identifiés par une couleur permettant de faire le lien avec la réglementation.

Tous les trajets effectués par un usager avec un véhicule à moteur sur le domaine public sont régis par le Code de la Route (Art. L110-1 et R110-1 du Code de la Route).



**Figure 1 Définition risque routier - Source CARSAT Pays de Loire**

Dans l'enceinte de l'entreprise ou de l'établissement, le déplacement avec un véhicule s'effectue dans le domaine privé. Tout accident dans ce périmètre est sous la responsabilité du Directeur d'établissement et relève uniquement du Code du Travail.

Dans le cadre du travail, lorsque le conducteur utilise un véhicule sur le domaine public comme par exemple un déplacement entre l'entreprise et le client, le déplacement est soumis au Code de la Route et au Code du Travail.

Le salarié en tant qu'usager de la route est responsable pénalement de ses infractions. Toutefois, l'employeur peut également être responsable s'il est démontré que le conducteur a agi en tant que préposé (Art L121-1 du Code de la Route).

De même, lorsqu'il effectue son déplacement dans le cadre du travail le conducteur salarié a toujours un lien de subordination même s'il n'est pas physiquement dans l'établissement. L'employeur a toujours une obligation de résultats et doit « prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs... » (Art. L. 4121-1. Code du Travail).

Ainsi, l'employeur doit s'assurer que son salarié soit en mesure de respecter le Code de la route et, puisse se déplacer et travailler en toute sécurité. Par conséquent, il doit évaluer le risque routier comme tout autre risque professionnel.

Dans le cas d'un trajet domicile-travail, le lien de subordination n'existe plus. Toutefois l'Assurance Maladie reconnaît, comme un accident du travail, les déplacements entre le domicile habituel du salarié et le lieu de travail ou les trajets entre le point de restauration et le lieu de travail (Article L. 411-2 du Code de la Sécurité Sociale). A ce titre, l'Assurance Maladie prend en charge les dommages corporels survenus des suites de l'accident.

Pour mémoire, l'Assurance Maladie définit l'accident du travail comme les circonstances d'un accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail quelle qu'en soit la cause (Article L. 411-1 du Code de la Sécurité Sociale).

Pour faire la différence entre les deux types d'accidents les termes usuels employés par l'Assurance Maladie sont les accidents de travail et les accidents de trajet qui correspondent aux déplacements professionnels et les déplacements domicile-travail.

Nota :

Deux structures ont, par leur action, une importance clé dans l'élaboration de la réglementation française en matière de sécurité routière et qui doivent être connues dans le cadre d'une veille réglementaire.

1. Le Comité Interministériel de Sécurité Routière<sup>3</sup> est présidé par le Premier ministre et regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière. Il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et ses principes d'application.
2. Le Comité de Pilotage du Risque Routier Professionnel créé par arrêté en 2006<sup>4</sup> propose des mesures spécifiques au monde professionnel en complément des mesures générales de sécurité routière.  
Ce comité est un organe consultatif et de propositions auprès de la DSCR et de la commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la CNAM TS.

---

<sup>3</sup> Source Sécurité Routière : [http://www.securite-routiere.gouv.fr/article.php?id\\_article=3521](http://www.securite-routiere.gouv.fr/article.php?id_article=3521)

<sup>4</sup> Arrêté du 27 mars 2006 relatif à la création du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel.

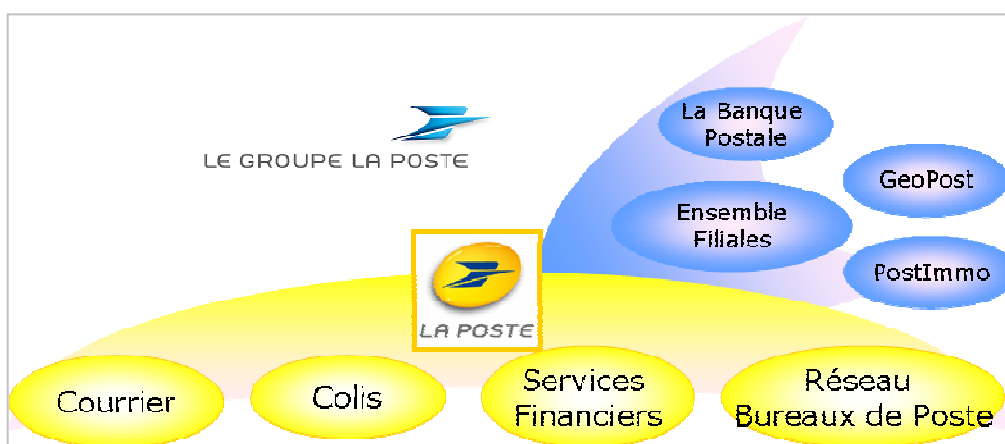
## 2.2 L'ORGANISATION DE LA POSTE

La Poste est, en 2010, un Groupe de plus de 276 000 personnes constitué de La Poste SA<sup>5</sup> et de ses filiales.

Le Groupe exerce ses activités dans quatre Métiers :

1. le Courrier : l'activité de collecte, traitement et distribution du courrier,
2. le Colis-Express : le traitement et la livraison de colis,
3. les Activités bancaires : les Services Financiers (services supports de l'activité bancaire) et la Banque Postale,
4. L'Enseigne : réseau des Bureaux de Poste assurant la distribution de produits et de services.

Les filiales sont des sociétés constituées sur des activités complémentaires des métiers historiques décrits ci-dessus. La Poste SA représente les quatre métiers « historiques » illustrées en jaune dans la figure ci-dessous (Figure 2) :



**Figure 2 Le Groupe La Poste**

La Poste SA représente un effectif de plus de 250 000 personnes réparties en cinq métiers :

Métier	Effectifs en 2010 <sup>6</sup>
Courrier	158 625
Colis	6 587
Enseigne	61 148
Services Financiers	19 394
Transverse	6 752
	252 506

**Tableau 1 Les effectifs de La Poste par métier en 2010**

En plus des quatre métiers d'activité, le métier « transverse » regroupe tous les services supports et les directions mutualisées au niveau de la Direction Générale et assurant la coordination générale entre les quatre métiers. Au sein de La Poste, il est identifié comme un « métier » à part entière et il sera désigné en tant que tel dans le reste du document.

<sup>5</sup> La Poste a le statut de Société Anonyme depuis le 1<sup>er</sup> mars 2010. LOI n° 2010-123 du 9 février 2010 relative à l'entreprise publique La Poste et aux activités postales

<sup>6</sup> Source : Rapport social de La Poste 2010



En termes de fonctionnement, chaque métier est autonome dans sa gestion opérationnelle, financière et des ressources humaines de son périmètre. Il s'appuie sur un réseau territorial d'établissement constitué en bassin d'activités et d'emploi nommés NOD (Niveau Opérationnel de Déconcentration). Il existe, à La Poste, 171 NOD tout métier confondu.

En santé et sécurité au travail, la responsabilité managériale se décline aux différents niveaux de l'entreprise, et en particulier à l'échelon des NOD qui disposent d'une autonomie en matière de gestion de personnel et en matière financière sur leur périmètre. A ce titre, le NOD a l'ensemble des instances consultatives nécessaires à la mise en œuvre de ses responsabilités, et notamment les Comités d'Hygiène Sécurité et Conditions de travail (CHSCT).

Cette responsabilité au plus près du terrain implique un lien fonctionnel entre les Directions centrales des métiers en charge de la Prévention, Santé et Sécurité au Travail et les Directions des Ressources Humaines locales. Les Directions de métiers assurent la déclinaison de la Politique Santé au Travail de La Poste et un rôle de conseil, d'appui et de soutien à la mise en œuvre.

La Direction Prévention Sécurité Santé au Travail (DPSST) rattachée à la Direction des Ressources Humaines de La Poste assure pour sa part la définition de la Politique et l'animation fonctionnelle des Directions de métiers.

## **2.3 LE PLAN SANTÉ SÉCURITÉ AU TRAVAIL DE LA POSTE<sup>7</sup>**

Le risque routier est un risque majeur pour l'entreprise tant sur le plan humain que financier. Avec plus 4000 accidents de travail avec ou sans arrêt entraînant des dizaines de milliers de journées de travail perdues, la route est, en 2010<sup>8</sup>, la 2<sup>ème</sup> cause d'accident du travail de La Poste et malheureusement la 1<sup>ère</sup> cause mortelle (hors malaise).

Pour accentuer ses efforts de prévention en matière de santé et sécurité au travail, La Poste s'est dotée d'un Plan qui couvre la période 2010-2013 et qui soutient le plan stratégique de La Poste « Ambition 2015 ». Ce plan mobilise la ligne managériale, les services de santé au travail et la filière prévention sur les démarches et actions centrées sur le travail notamment :

- le développement des démarches managériales en sante au travail
- l'intégration de la prévention au quotidien
- la prévention du risque routier et du risque de chute de plain pied
- la prévention des troubles musculo squelettiques
- la prévention des risques psychosociaux
- le renforcement de la prise en compte des personnes en cas de changement important

En prévention du risque routier, La Poste s'est engagée à :

- Poursuivre la sécurisation des équipements et des sites de La Poste.
- Renforcer les actions de sensibilisation, de formation des postiers et poursuivre le déploiement des habilitations à la conduite de véhicule de La Poste.
- Analyser les causes des accidents de travail.
- Renforcer la compréhension des situations de travail à risque (environnement, équipement, organisation de travail, pratiques des personnels), et mettre en œuvre les actions de prévention adaptées.

---

<sup>7</sup> Source Document Interne : « Plan d'action Santé et Sécurité 2010-2013 - DRHRS/DPSST - septembre 2010

<sup>8</sup> Statistiques interne issues de données SIPREVA en date du 17 février 2011.

- Mettre en place les actions de prévention adaptées pour les postiers utilisant régulièrement leurs véhicules personnels à des fins professionnelles.
- Intégrer, dans les cahiers des charges d'acquisition de véhicules de service, les exigences de santé sécurité adaptées à l'activité Courrier et Colis.
- Respecter les engagements de la Charte de partenariat Sécurité Routière.

### 3 RESSOURCES ET MÉTHODES

La mission s'est déroulée entre octobre 2010 et novembre 2011. Par ressources et méthode, nous présentons les données disponibles au sein de l'entreprise pour caractériser le risque, la démarche d'évaluation du risque routier actuellement existante, la méthode suivie pour identifier l'état des pratiques internes et les hypothèses retenues pour établir la revue de littérature.

#### 3.1 LES DONNÉES DISPONIBLES DANS L'ENTREPRISE

Les données disponibles étaient de deux types : les informations issues des bases de données de l'entreprise et le rapport d'étude de l'OST sur les accidents de travail.

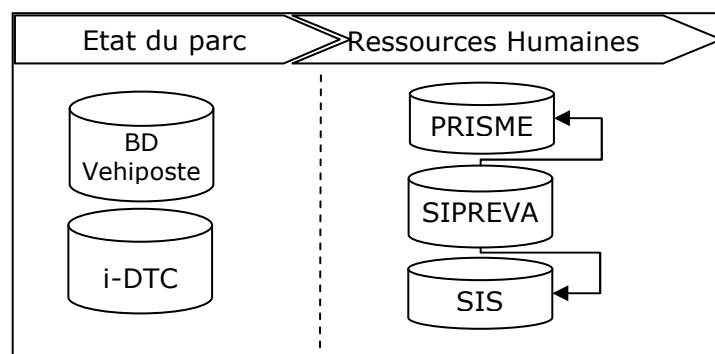
##### 3.1.1 LE SYSTÈME D'INFORMATION

Les éléments quantitatifs sur les effectifs, le parc des véhicules, la sinistralité et les accidents du travail sont collectés et centralisés dans des bases de données nationales différentes (cf. Figure 3).

Les différentes bases de données ont été construites dans un but d'une gestion spécialisée par domaine : gestions des déclarations d'accidents, gestion des sinistres, etc.

Cette spécialisation a pour conséquence un principe d'« unicité »<sup>9</sup> des bases de données non appliqué ou respecté. Par exemple, un accident du travail qui a pour conséquence un arrêt puis une rechute sera enregistré comme deux absences distinctes alors qu'elles sont liées à un évènement unique.

La figure suivante illustre les bases de données disponibles et nécessaires pour caractériser le risque routier.



**Figure 3 Les Bases de données de La Poste**

- I-DTC : Ce site héberge une application de gestion de parc (i-parc) qui consigne les informations sur le parc de vélo et VAE.
- BD Vehiposte : Vehiposte est une filiale de La Poste qui assure l'achat, la gestion et l'entretien du parc de véhicules à partir des cahiers des charges des métiers. Sa base de données héberge le nombre de véhicules, les kilomètres parcourus et les coûts des réparations.
- SIPREVA : C'est l'outil de déclaration des accidents de travail qui génère le formulaire CERFA correspondant. Les accidents de la route sont identifiés comme « accident de circulation ».

<sup>9</sup> Par unicité est entendu un évènement enregistré qui peut être identifié de manière unique dans plusieurs bases de données.

- PRISME : Ce système d'information est l'outil de référence des ressources humaines notamment pour la gestion des effectifs et des absences. Il est relié au système de paye. PRISME n'est pas lié par un flux à SIPREVA mais la déclaration d'un accident du travail dans SIPREVA fait l'objet d'une saisie en parallèle dans PRISME.
- SIS : C'est l'outil de gestion des sinistres du Service des Assurances du Groupe (SAG). Un flux d'information existe entre SIPREVA et SIS. Lorsque l'information « recours contre tiers » est identifiée dans SIPREVA un flux d'information transmet le dossier de déclaration d'accident du travail dans SIS.

### 3.1.2 L'ÉTUDE SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

La Poste s'est dotée, en 2008, d'un Observatoire de la Santé au Travail (OST) pour suivre l'évolution de la santé des postiers. Cet Observatoire s'appuie notamment sur un conseil scientifique composé d'experts externes et d'un Comité de Médecins du travail de La Poste. En 2010, l'OST a réalisé une étude descriptive<sup>10</sup> des accidents du travail et de trajet à la Poste avec les données issues des bases de données PRISME et SIPREVA correspondantes aux années 2008 et 2009.

L'analyse épidémiologique s'est appuyée sur des dénombrements classiques et pour des comparaisons simples sur un calcul de **Proportion Ratio (PR)** quand les dénominateurs étaient disponibles.

De même, de très nombreux facteurs potentiels de risques ont été étudiés dont :

- des caractéristiques personnelles : genre, âge, situation familiale, nombre d'enfants
- d'environnement du travail : métier, regroupement de fonctions, ancienneté dans la fonction, activité, régime de travail, travail en ZUS, région,
- d'environnement général : jour, mois, heure, environnement, moyen de locomotion, siège des lésions,

Pour estimer la contribution propre de chacun de ces facteurs des méthodes d'analyses multicritères ont également été mises en œuvre avec notamment le **Odds Ratio (OR)**. Le résultat de ces analyses est présenté au chapitre 4.2.

Les points suivants concernent la définition des calculs utilisés dans l'étude. Le Proportion Ratio (PR) est un calcul de proportionnalité qui se calcule comme suit :

$$PR = \frac{\text{proportion d'accidents ayant la caractéristique X}}{\text{proportion de X dans la population générale de La Poste}}$$

Exemple :

Si 89,8% des accidents de circulation impactent la fonction de distribution et que 36,8% des agents de La Poste ont pour fonction la distribution alors  $PR = 0.898/0.368 = 2,4$

Ce qui veut dire qu'un agent travaillant dans la distribution sera, en fréquence, 2,4 fois plus touché par un accident de la circulation qu'un autre agent.

---

<sup>10</sup> Source document interne : CNAM/OST, Rapport « Analyse des données sur les accidents du travail du groupe la poste (PRISME et SIPREVA) pour les années 2008 et 2009 », novembre 2011

L'Odds Ratio (OR) mesure le rapport entre le risque d'avoir plusieurs accidents dans une des catégories de la variable explicative étudiée et le risque d'avoir plusieurs accidents dans la catégorie de référence de cette variable, en maintenant toutes les autres variables explicatives à un niveau fixe. Plus un Odds Ratio est éloigné de 1 et plus l'effet est important soit comme un facteur protecteur ( $OR < 1$ ) soit comme un facteur de risque ( $OR > 1$ ).

Par exemple un OR de 1,5 entre le genre « féminin » par rapport au genre « masculin » signifie que pour la variable étudiée « genre », la catégorie « féminin » présente un sur-risque de 50% d'avoir un accident de circulation par rapport à la catégorie « masculin » « toutes choses étant égales par ailleurs ».

## **3.2 LA DÉMARCHÉ D'ÉVALUATION DU RISQUE ROUTIER**

Le risque routier étudié dans ce mémoire concerne les professionnels dont l'activité principale n'est pas la conduite. Les chauffeurs poids-lourds ne sont pas concernés par cette définition. A La Poste ce risque est évalué de manière obligatoire dans le cadre du Plan Santé Sécurité au Travail 2010-2013. Avant d'aborder la démarche suivie à La Poste, nous présentons la démarche générale proposée par l'INRS.

### **3.2.1 MÉTHODE PROPOSÉE PAR L'INRS POUR ÉVALUER LE RISQUE ROUTIER**

La méthode d'évaluation du risque routier de l'INRS [44] s'appuie sur les recommandations de la CNAM TS de 2003 pour le risque routier de mission [16] et de 2004 pour le risque trajet [17].

La méthode porte sur l'usage des véhicules quatre-roues moteur en général et les véhicules utilitaires légers en particulier. Ces véhicules ont un poids total en charge qui n'excède pas 3,5 Tonnes et se conduisent avec un permis B sans obligation légale de formation supplémentaire. L'INRS propose également un lien vers un outil interactif et aisé de mise en œuvre pour évaluer le risque : PEDRO [9] (Plan d'Évaluation et D'actions du risque ROutier professionnel).

Les évaluations débutent par une identification des populations exposées et une caractérisation des expositions. La recherche d'information consiste :

- à identifier le personnel exposé et le parc de véhicules utilisé,
- à déterminer la fréquence d'exposition en fonction du nombre de kilomètres parcourus par individu ou à défaut par véhicule,
- à déterminer les éléments de gravité de sinistralité et d'accident du travail.

Les facteurs de risques sont distingués suivant le risque routier de mission ou le trajet domicile-travail. Les facteurs de risques « mission » identifiés sont :

- le management des véhicules (gestion, entretien et critères d'achats),
- l'organisation des déplacements et la gestion des déplacements,
- le management des communications mobiles
- le management des compétences des conducteurs.

Pour le risque trajet, la recherche des facteurs de risques s'effectue avec un questionnaire autour des contraintes auxquelles un travailleur doit faire face et qui impliquent l'usage du véhicule personnel pour se rendre à son travail : organisation des horaires de travail, possibilités d'usage des transports en commun, etc.

### 3.2.2 L'ÉVALUATION DU RISQUE ROUTIER PRATIQUÉE À LA POSTE

La Poste utilise une démarche, commune à l'ensemble des métiers, d'élaboration du Document Unique qui s'appuie sur un outil informatique nommé EvRP. Cet outil permet d'évaluer 32 domaines de risques professionnels dont le risque routier.

L'évaluation des risques est réalisée à l'échelle de l'établissement. Elle s'appuie sur des questions posées par « Unités de Travail » ou au niveau de l'établissement (« Prévention Collective ») (voir Figure 4).

Pour évaluer le risque, l'outil donne la définition du Domaine de Risque puis, par domaine, une série de questions et d'aides sont proposées permettant :

- de définir d'éventuelles situations à risque avec une description, un nombre de personnes exposées au risque, une cotation (Niveau d'exposition x Niveau de Gravité x Niveau de Maîtrise actuelle du risque) et une proposition des actions de prévention pour réduire et/ou supprimer le risque.
- de préciser le niveau de mise en œuvre des actions de prévention, leur degré de formalisation et de les prioriser suivant la réponse aux questions : « Oui avec formalisation », « Oui sans formalisation », « Non » et « Non concerné ».

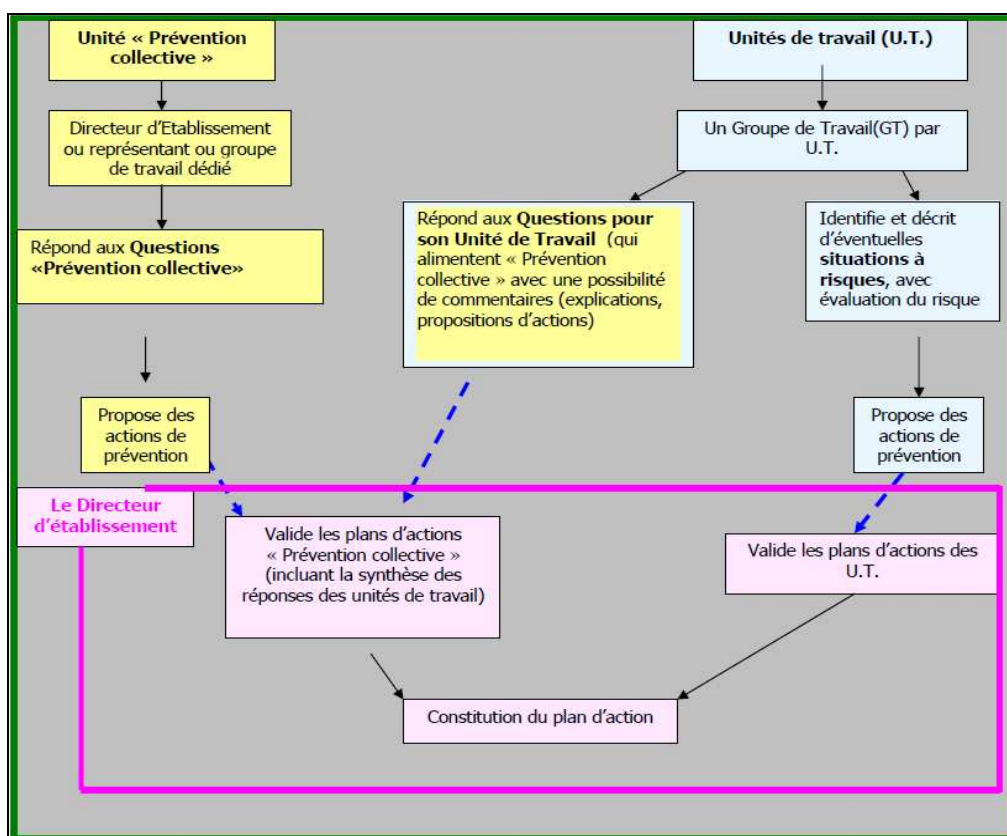


Figure 4 Schéma de synthèse du déroulé<sup>11</sup> de l'évaluation des risques

<sup>11</sup> Source du schéma de synthèse – Document « L'évaluation des risques professionnels au sein du Métier des Services Financiers – Guide de fonctionnement à l'attention du pilote et du rédacteur/animateur » - DRH-SF/DES/PSST – novembre 2009

Ces travaux sont menés en groupe de travail donnant lieu à des propositions d'actions. C'est le Directeur d'établissement qui décide, au final, du plan d'action.

Les questions sont communes à l'ensemble d'un métier et élaborées à son niveau. Pour le risque routier, les questions abordées concernent en général les procédures de gestion et d'entretien des véhicules, la formation aux consignes de sécurité et l'habilitation à la conduite des conducteurs qui sont des procédures ou des règlements en vigueur à La Poste. Un exemple de questionnaire est présenté en Annexe B.

### **3.3 L'ÉTAT DES PRATIQUES INTERNES**

Les pratiques internes représentent les actions que La Poste mène en prévention du risque routier. Pour établir l'état des lieux, nous avons procédé à une série d'entretiens et une analyse des informations disponibles sur les sites intranet de La Poste.

Les entretiens ont été réalisés auprès de 23 personnes représentant les principaux acteurs en lien avec l'usage des véhicules et notamment :

- la Direction Industrielle Courrier en tant qu'utilisateur des véhicules,
- la Direction Technique Courrier qui établie les cahiers des charges des véhicules,
- les Directions de Prévention Santé Sécurité au Travail de La Poste et des métiers,
- l'Université du Courrier en ce qui concerne l'action de formation,
- le Service des Assurances du Groupe en tant que réparation des préjudices liés aux sinistres.

Un guide d'entretien a été préparé avec des questions portant sur l'organisation générale, la prise en compte du risque routier, les populations exposées et les actions de prévention présentes ou prévues. Les questions posées lors de ces entretiens sont détaillées en Annexe A.

La recherche sur les intranets a permis de consolider les informations présentées lors des entretiens avec notamment :

- les procédures et modes opératoires en place (site intranet DRHRS du Courrier),
- le catalogue des véhicules disponibles (Site intranet de Vehiposte),
- le site de la Direction Technique du Courrier,
- le site intranet de l'Université du Courrier avec les formations dispensées.

L'état des lieux a fait l'objet d'un document interne de synthèse portant sur les actions en cours à La Poste<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Note interne : « Prévention du risque routier a La Poste volet 1 – état des lieux » en date du 23 juin 2011.

### 3.4 LE REPÉRAGE DES RECOMMANDATIONS DISPONIBLES

Le repérage était un travail de recherche portant sur les recommandations disponibles ayant fait l'objet d'une évaluation de leur efficacité en matière de prévention du risque routier. Cette recherche devait construire un cadre de référence afin d'évaluer les actions de La Poste et qui devait comprendre :

- les éléments de prévention communs aux professions soumises au risque routier comme les entreprises rattachées au CTN C<sup>13</sup> : transports, eau, gaz, électricité, livre et communication
- les spécificités liées à son activité de distribution du courrier et de livraison des colis et un parc de véhicules professionnels varié comprenant les 4RM, les 2RM et les vélos.

Pour ce faire, une revue de la littérature a été menée au 3<sup>ème</sup> trimestre 2011 et elle devait répondre à cette question : « Quelles sont les recommandations existantes, en France et en Europe, en matière de prévention du risque routier de mission et de trajet ? ».

Le travail de recherche et de classement a été constitué en prenant en compte trois catégories de véhicules : quatre-roues moteur (PTAC <3,5 tonnes), deux-roues moteur et deux roues et les actions ont été regroupés en thématiques. Par ailleurs, nous avons différenciés les déplacements de mission et les trajets domicile-travail.

Les principales sources d'informations consultées ont été au niveau national :

- le site [www.risqueroutierprofessionnel.fr](http://www.risqueroutierprofessionnel.fr) qui est le site internet du Comité de Pilotage pour la Prévention du Risque Routier Professionnel ;
- Le Sénat, le Conseil Economique et Social et, l'Assemblée Nationale.
- Les principaux instituts et associations : l'ANACT, l'INRS, l'INRETS, l'INSERM, l'INSERR, PSRE et RFFST.

et, au niveau européen et international :

- EUROGIP, le volet Sécurité Routière de la Commission Européenne sur les transports, l'agence européenne de santé et sécurité au travail et, l'association européenne sur la sécurité des transports (ETSC)
- IRSST au Canada, NIOSH aux Etats-unis
- les organismes internationaux comme l'OMS et l'UNECE.

Cette revue de littérature a permis de retenir 65 documents (cf. Bibliographie au chapitre 7). Pour notre mémoire, le paragraphe 4.4 propose une synthèse des recommandations disponibles en matière de prévention du risque routier de mission.

---

<sup>13</sup> Regroupement de la CNAM TS des activités des entreprises par grandes familles ou Comité Technique National. Il en existe 9 de A à I



## 4 RÉSULTATS

Le résultat de notre étude se décompose en trois parties. Une première partie concerne l'identification de la population exposée au risque routier, l'analyse épidémiologique des facteurs de risques et le descriptif du parc de véhicules.

La deuxième partie présente la synthèse des principales recommandations en matière de prévention du risque routier.

Et, la troisième et dernière partie présente les actions actuellement menées, par La Poste, en prévention du risque routier.

### 4.1 LA POPULATION CONCERNÉE

Les agents exposés sont usagers d'un véhicule terrestre à moteur (thermique ou électrique) ou d'un moyen de locomotion non motorisé comme les vélos. Le déplacement représente une part importante et régulière de leur activité.

L'agent piéton est également concerné par le risque routier dès lors qu'il circule dans le domaine public et qu'il est amené à traverser la chaussée.

Le périmètre de l'étude n'intègre pas les agents conduisant des engins de manutention dans les locaux de l'entreprise.

Les données disponibles ne permettaient pas d'identifier le temps d'exposition d'un agent et une activité de conduite. De ce fait, pour quantifier les populations exposées, nous avons réalisé une estimation en s'appuyant sur les résultats de l'« étude des accidents du travail » de l'OST qui identifiait, par regroupement de fonction, une population de référence (cf. Tableau 2). Le regroupement de fonctions est le résultat de regroupement de plusieurs centaines de libellés, mené par les équipes internes de La Poste, pour permettre l'analyse statistique.

Regroupement de fonctions	Population de référence	
	N	%
ACP	2 699	1,0%
Management Opérationnel	354	0,1%
PFC	2 440	0,9%
Support/autres	1 192	0,4%
Collecte et préparation	5 240	1,9%
Distribution	99 904	36,8%
MO Courrier	8 413	3,1%
Support courrier	6 840	2,5%
Traitement flux produits	14 705	5,4%
Autres courrier	33 469	12,3%
Courrier	678	0,2%
Guichet	35 414	13,0%
MO Enseigne	4 664	1,7%
Relation client	11 805	4,3%
Support enseigne	5 338	2,0%
Autres Enseigne	8 184	3,0%
Autres FT	5 376	2,0%
Informatique	1 704	0,6%
Logistique	178	0,1%
RH	1 118	0,4%
Conseil relation client	7 054	2,6%
Production /Logistique	2 893	1,1%
Support/info	1 458	0,5%
Autres SF	10 430	3,8%
<b>TOTAL</b>	<b>271 550</b>	<b>100%</b>

Légende
Colis
Courrier
Enseigne
Fonctions Transversales
Services Financiers

Glossaire
ACP : Agence ColiPoste
FT : Fonctions Transverses
MO : Management Opérationnel
PFC : Plateforme Colis
RH : Ressources Humaines

**Tableau 2 Population de référence par regroupement de fonctions**

Ensuite, chaque regroupement a été classé suivant son exposition probable ou non au risque routier. De ce classement a été déduit l'effectif exposé dont le résultat est présenté dans le tableau ci-après (cf. Tableau 3). Bien que ces résultats doivent être pris avec précaution, nous disposons d'un ordre de grandeur de la population soumise au risque.

Le tableau identifie, par métier :

- l'effectif total par métier en 2009,
- les populations exposées, au risque routier, identifiées de manière qualitative durant les entretiens de l'état des lieux,
- les regroupements de fonctions classés comme étant soumise au risque routier,
- l'effectif total estimé soumis au risque routier « Effectif RR ».

Métier	Effectifs en 2009 <sup>14</sup>	Populations concernées par le risque routier dans le cadre du travail	Regroupement de fonction et effectif associé	Effectifs RR (2009)
Courrier	163 540	Les facteurs en distribution du Courrier.  Les Directeurs d'Etablissement (management multi-sites), les commerciaux, le personnel de DOTC intervenant dans les établissements, les équipes techniques de la DTC.	Distribution= 99 904 Management Opérationnel = 8413	108 317
Colis	6 846	Les opérateurs de livraisons des Agences COLIPOSTE, les commerciaux, les personnels des DOT Colis	ACP = 2699 Management Opérationnel = 354	3 053
Enseigne	64 407	Les Directeurs des Ventes, les Directeurs des Etablissements (management multi-sites), les DAST, les Agents Rouleurs et les Guichetiers qui doivent se déplacer entre les sites distants sur les Terrains avec leur véhicule personnel.	Courrier = 678 Management Opérationnel = 4664	5 342
Services Financiers	19 401	Les commerciaux de la Direction Commerciale Bancaire		Non Déterminé
Transverse	7 042	Les techniciens d'intervention de la DSEM et les ISST		Non Déterminé
<b>Total &gt;</b>	<b>261 236</b>			<b>116 712</b>

**Tableau 3 Les populations concernées par le risque routier**

Les métiers Transverse et des Services Financiers n'ont pas d'information (« Non Déterminé ») car les libellés de fonction ne permettaient pas, de manière explicite, d'établir une correspondance avec les populations citées dans la colonne « Populations concernées ... » ci-dessus (cf. Tableau 3) et les regroupements de fonction.

De même, la méthode d'évaluation devra être revue pour identifier les activités et le temps de conduite du personnel au lieu d'un simple effectif.

<sup>14</sup> Rapport social de La Poste de 2009.

## 4.2 ANALYSE ÉPIDÉMIOLOGIQUE DU RISQUE

L'analyse épidémiologique est une synthèse des résultats de « l'étude des accidents du travail de La Poste en 2008 et 2009 » menée dans le cadre de l'OST. Les résultats sont présentés en distinguant les accidents de travail et de trajet. Une dernière partie complètera l'analyse épidémiologique avec les résultats de la sinistralité.

L'étude des accidents a porté sur les accidents de travail ou de trajet avec arrêt issus d'une base globale de 46 552 accidents. Les accidents sont répartis entre 2905 accidents de trajet et 21824 accidents de travail (cf. Tableau 4).

Nombre d'accidents	TRAJET				TRAVAIL				TOTAL			
	2008		2009		2008		2009		TRAJET		TRAVAIL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Sans arrêt	1017	41,6%	1075	42,1%	9752	48,1%	9979	46,9%	2092	41,9%	19731	47,5%
Avec arrêt	1425	58,4%	1480	57,9%	10528	51,9%	11296	53,1%	2905	58,1%	21824	52,5%
<b>TOTAL</b>	<b>2442</b>	<b>100,0%</b>	<b>2555</b>	<b>100,0%</b>	<b>20280</b>	<b>100,0%</b>	<b>21275</b>	<b>100,0%</b>	<b>4997</b>	<b>100,0%</b>	<b>41555</b>	<b>100,0%</b>

**Tableau 4 Répartition des accidents de trajet et de travail avec et sans arrêt**

Pour l'étude du risque routier de La Poste, l'étude dénombrait 1566 accidents de trajets et 4107 accidents de travail de circulation.

Nous noterons que la répartition entre les accidents est respectivement de  $\frac{1}{4}$  et  $\frac{3}{4}$ . Ce point est une caractéristique de l'accidentologie de La Poste car, au niveau national, la répartition est inversée<sup>15</sup>. La CNAM TS a recensé plus d'accident de trajet que de travail.

### 4.2.1 LES ACCIDENTS DE TRAVAIL

Les accidents de travail de circulation représentaient, en 2008 et 2009, 4107 accidents soit 18,8% des accidents de travail (cf. Tableau 5).

Type d'accident	Accidents de travail	
	N	%
<i>Accident de circulation</i>	4 107	18,8%
Agression humaine	1 019	4,7%
Chute	6 278	28,8%
Autres	1 562	7,2%
Accidents musculaire	3 347	15,3%
Agression animale	681	3,1%
Heurt	1 643	7,5%
Manutention manuelle	3 187	14,6%
<b>TOTAL</b>	<b>21 824</b>	<b>100,0%</b>

**Tableau 5 Répartition des accidents de travail selon leur type**

Pour la suite de notre étude, les résultats correspondent aux accidents de circulation.

<sup>15</sup> Source CNAM TS : <http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr/chiffres-cles-et-statistiques/nos-statistiques/>. Nombre d'accidents de travail en 1<sup>er</sup> règlement en 2010 avec une voiture : 21 383 et Nombre d'accidents de trajet en 1<sup>er</sup> règlement en 2010 avec une voiture : 56 584.

La répartition des accidents suivant les regroupements de fonctions<sup>16</sup> a identifié que près de 9 accidents de circulation sur 10 étaient liés à la distribution du métier Courrier et que proportionnellement le risque d'être accidenté y était 2,4 fois plus important (cf. Tableau 6). Avec cette proportion, le Courrier apparaît comme le Métier principalement exposé au risque routier de mission.

Regroupement de fonctions	Population de référence		Accidents de circulation		
	N	%	N	%	PR
ACP	2 699	1,0%	31	0,8%	0,8
Management Opérationnel	354	0,1%	1	0,0%	0,2
PFC	2 440	0,9%	9	0,2%	0,2
Support/autres	1 192	0,4%	11	0,3%	0,6
Collecte et préparation	5 240	1,9%	6	0,1%	0,1
Distribution	99 904	36,8%	3 689	89,8%	2,4
MO Courrier	8 413	3,1%	18	0,4%	0,1
Support courrier	6 840	2,5%	13	0,3%	0,1
Traitement flux produits	14 705	5,4%	48	1,2%	0,2
Autres courrier	33 469	12,3%	211	5,1%	0,4
Courrier	678	0,2%	14	0,3%	1,4
Guichet	35 414	13,0%	14	0,3%	0,0
MO Enseigne	4 664	1,7%	6	0,1%	0,1
Relation client	11 805	4,3%	11	0,3%	0,1
Support enseigne	5 338	2,0%	5	0,1%	0,1
Autres Enseigne	8 184	3,0%	6	0,1%	0,0
Autres FT	5 376	2,0%	2	0,0%	0,0
Informatique	1 704	0,6%	5	0,1%	0,2
Logistique	178	0,1%	0	0,0%	0,0
RH	1 118	0,4%	0	0,0%	0,0
Conseil relation client	7 054	2,6%	3	0,1%	0,0
Production /Logistique	2 893	1,1%	0	0,0%	0,0
Support/info	1 458	0,5%	0	0,0%	0,0
Autres SF	10 430	3,8%	4	0,1%	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>271 550</b>	<b>100%</b>	<b>4 107</b>	<b>100%</b>	

Légende
Colis
Courrier
Enseigne
Fonctions Transversales
Services Financiers

Glossaire
ACP : Agence ColiPoste
FT : Fonctions Transversales
MO : Management Opérationnel
PFC : Plateforme Colis
RH : Ressources Humaines

**Tableau 6 Répartition des accidents de circulation travail avec arrêt selon le regroupement de fonctions**

L'absence suite à un accident de la circulation était en moyenne 27,1 jours.

La répartition des lésions localisaient celles-ci pour 41,6 % au niveau des membres inférieurs (pieds et chevilles inclus) et 10,7%.au niveau de la tête.

Toutefois, ces répartitions étaient différentes suivant le métier. La tête était plus fréquemment exposée au Colis et à l'Enseigne (voir Tableau 7). Mais, les résultats disponibles ne nous permettaient pas d'expliquer cette différence.

Métier	Colis	Courrier	Enseigne	Transverse	Serv Financiers
Nombre acc circulation	52	3985	56	7	7
% Tête	28.8 %	10.1%	30.7%	42.9%	14.3%
% membres inférieurs	21.1%	42.3%	7.2%	14.3%	28.6%

**Tableau 7 Répartition (extrait) des lésions suite à accident de circulation**

<sup>16</sup> Pour mémoire l'Annexe B explique le principe du regroupement de fonction

L'analyse a mis en évidence certaines circonstances d'accident sans toutefois pouvoir établir un facteur de risque associé par manque d'information sur les populations exposées.

La période de décembre à février représentait près de 1/3 des accidents de circulation (cf. Tableau 8). Cette période peut correspondre à une recrudescence hivernale dont les résultats doivent être corrélés avec la variable « environnement ».

En effet, la variable « environnement » qui est renseignée 6 fois sur 10 pour les accidents de circulation avait pour valeur « sol glissant » et « intempéries » dans 42,7% des accidents (cf. Tableau 9).

L'analyse par métier et notamment le Courrier présentait le même ordre de grandeur avec 43,4% des accidents déclarés dus à un « sol glissant » et des « intempéries ».

Toutefois, cette variable est difficile à interpréter car elle mélange des informations sur l'état climatique comme « chaleur/éblouissement » et des indications de lieu comme « voie privée/voie publique ».

Mois	Accident de circulation	
	N	%
Janvier	539	13,1%
Février	343	8,4%
Mars	334	8,1%
Avril	285	6,9%
Mai	269	6,5%
Juin	301	7,3%
Juillet	264	6,4%
Août	278	6,8%
Septembre	334	8,1%
Octobre	380	9,3%
Novembre	316	7,7%
Décembre	464	11,3%
<b>TOTAL</b>	<b>4 107</b>	<b>100%</b>

**Tableau 8 Répartition des accidents du travail suivant le mois**

Environnement	Accident de circulation	
	N	%
Sans effet / sans objet	1 720	41,9%
Sol glissant/ encombré/inégal	696	16,9%
Intempéries	1 058	25,8%
Chaleur/ éblouissement	73	1,8%
Voies publique/privée	549	13,4%
Autres	11	0,3%
<b>TOTAL</b>	<b>4 107</b>	<b>100%</b>

**Tableau 9 Répartition des accidents du travail suivant l'environnement**

Par rapport à l'heure de survenue de l'accident, près de 3 accidents sur 4 ont eu lieu en fin de matinée entre 10 et 14h avec une pointe entre 10 et 12h (près de 1 sur 2) (cf. Tableau 10). Ce fait, peut-être lié à la perte de vigilance due à la fatigue ou correspond aux horaires de distribution où les postiers sont exposés au risque routier.

Pour ces deux hypothèses, l'étude ne permet d'affiner les résultats. D'une part il manque des informations sur l'heure de début de prise de service pour connaître le temps de veille de l'accidenté (durée écoulée entre la prise de service et l'heure de l'accident) et, d'autre part cette répartition devra être faite suivant le type de fonction et/ou de l'organisation du travail.

Classe heure	Accident de circulation		N
	N	%	
[6-8[	81	2,0%	2
[8-10[	655	15,9%	6
[10-12[	1 891	46,0%	1
[12-14[	1 112	27,1%	5
[14-16[	241	5,9%	2
[16-18[	76	1,9%	1
[18-20[	24	0,6%	
[20-6[	27	0,7%	1
<b>TOTAL</b>	<b>4 107</b>	<b>100%</b>	<b>3</b>

**Tableau 10 Répartition des accidents de travail selon l'heure de l'accident**

La répartition des accidents suivant le « moyen de locomotion » (cf. Tableau 11) montre nettement que 6 accidents de la circulation sur 10 impliquent un deux-roues motorisé, le vélo est impliqué dans un accident sur 6. Toutefois le facteur de risque doit être étudié par rapport au métier ou à l'activité (par exemple « distribution ») et aux kilomètres parcourus. Par exemple, le deux-roues moteur est uniquement présent au métier Courrier.

Moyen locomotion	Accident de circulation		N
	N	%	
A pied	46	1,1%	
Poids lourds	3	0,1%	
Cyclomoteur/moto	2 444	59,5%	
Bicyclette/vélo assistance électrique	552	13,4%	
Véhicule léger (4 roues)	919	22,4%	
Tracteur gare/chariot élévateur/chariot automoteur	12	0,3%	
Autre	53	1,3%	
Sans objet	76	1,9%	
Transport en commun	2	0,0%	
<b>TOTAL</b>	<b>4 107</b>	<b>100%</b>	

**Tableau 11 Répartition des accidents de travail de circulation avec arrêt selon le moyen de locomotion**

Seules les variables portant sur les caractéristiques professionnelles ou individuelles ont pu faire l'objet d'une analyse multivariée. Le tableau ci-après (cf. Tableau 12) présente ces résultats en matière d'accident de circulation.

	<b>OR</b>	<b>IC à 95%</b>
<b>Genre</b>		
Féminin vs Masculin	<b>1,5</b>	[1,39 - 1,62]
<b>Age</b>		
[20-29] vs [-20]	<b>10,5</b>	[4,55 - 24,23]
[30-39] vs [-20]	<b>12,8</b>	[5,56 - 29,64]
[40-49] vs [-20]	<b>9,6</b>	[4,16 - 22,22]
[50-59] vs [-20]	<b>8,4</b>	[3,63 - 19,42]
[60 et +] vs [-20]	<b>5,6</b>	[2,32 - 13,68]
<b>Situation familiale</b>		
Marié vs Célibataire	1,0	[0,92 - 1,12]
Divorcé vs Célibataire	<b>1,2</b>	[1,03 - 1,39]
<b>Nombre enfants</b>		
1 enfant vs aucun	<b>1,1</b>	[1,01 - 1,26]
2 enfants vs aucun	<b>1,1</b>	[1,01 - 1,27]
3 enfants et + vs aucun	<b>1,4</b>	[1,23 - 1,65]
<b>Métier</b>		
Colis vs Fonc. Trans.	<b>14,5</b>	[8,15 - 25,67]
Courrier vs Fonc. Trans.	<b>9,6</b>	[5,53 - 16,70]
Enseigne vs Fonc. Trans.	<b>2,4</b>	[1,34 - 4,15]
Serv. Fin. vs Fonc. Trans.	1,0	[0,52 - 1,90]
<b>ZUS</b>		
Zus + vs ZUS -	<b>1,6</b>	[1,36 - 1,85]
<b>Région</b>		
Moyenne vs Petite	<b>1,3</b>	[1,22 - 1,48]
Grande vs Petite	<b>1,3</b>	[1,17 - 1,41]

**Tableau 12 Évaluation multicritères du risque de survenue d'au moins un accident de la circulation en travail en 2008 et 2009 (sans le critère « ancienneté »)**

Le premier facteur de risque concerne les métiers COLIS (x14) et COURRIER (x9), ce qui est aisément compréhensible par le type d'activité exercé. Toutefois, le sur-risque d'accident de 2,4 fois à l'ENSEIGNE par rapport au métier de référence TRANSVERSE confirme que le risque routier est un risque émergent.

Le deuxième facteur de risque concerne les agents qui travaillent en ZUS (notation ZUS+) dont le sur-risque d'accident est de +60% par rapport aux agents qui n'y travaillent pas (ZUS -). Ce facteur doit être étudié à partir de la description des circonstances de l'accident car les causes peuvent varier (agression en circulation, état des voiries, respect du Code de la route, etc...)

Le troisième facteur de risques concerne les femmes avec un sur-risque d'accident de +50% par rapport aux hommes. Nonobstant d'autres variables, une hypothèse de travail est de réaliser des études ergonomiques en prenant les mêmes circonstances de conduite mais avec une femme puis un homme et de déterminer les points de différences s'il en existe.

Les facteurs de risque liés à l'environnement familial comme les agents parents de 3 enfants ou plus (+40% par rapport à des agents sans enfants) et les agents divorcés (+20% par rapport à des agents célibataires) sont difficiles à appréhender tant les situations sont différentes et surtout relèvent du domaine privé. Les pistes de réflexion se situent au niveau de l'acte managérial avec la détection par les managers des situations familiales délicates ou des fatigues pour adapter, le cas échéant, leur management.

La « moyenne » ou « grande » région a un facteur de risque d'accident de +30% par rapport à une petite région. Les régions ont été définies d'une part suivant les limites des régions administratives et d'autre part par rapport au nombre de postiers y travaillant. De ce fait, les régions identifiées comme « grande<sup>17</sup> » ou « moyenne<sup>18</sup> » comptent plus de 10000 postiers. Vu le type de région, celles-ci correspondent à des régions denses en termes de population et de ce fait sont plus urbanisées et plus exposées au risque routier.

Le dernier facteur concerne l'âge des individus, le risque d'accident diminue avec l'avancement en âge mais il faut tout de même relativiser car le risque d'accident oscille entre 5 à 13 fois plus par rapport à l'âge de référence. La tranche d'âge la plus exposée était entre 30 et 39 ans (x12,8).

Cependant, si le risque d'accident semblait diminuer avec l'âge, le risque d'avoir une durée d'absence plus longue augmentait. Le sur-risque était de 2,6 fois pour la tranche d'âge [20-29] à 5,6 fois plus pour la tranche d'âge [60 et +] par rapport à la tranche d'âge de référence [-20] d'être arrêté plus longtemps.

Par ailleurs, l'étude a établi que les variables « âge » et « ancienneté dans la fonction » sont fortement corrélées. L'observation du Proportion Ratio sur les trois métiers les plus exposés au risque routier permet de constater une baisse effective du risque au-delà de 10 ans : 2,5 fois moins au Courrier et à l'Enseigne et 10 fois moins au Colis.

L'ancienneté apparaît comme ayant un effet protecteur mais cette hypothèse doit être confirmée en fonction de l'organisation.

	Courrier			Colis			Enseigne								
	Population de référence		Accidents de circulation	Population de référence		Accidents de circulation	Population de référence		Accidents de circulation						
Ancienneté	N	%	N	%	PR	N	%	PR	N	%	PR				
[<1an]	6 933	4,1%	786	19,7%	4,8	368	5,3%	12	23,1%	4,4	917	1,4%	12	21,4%	15,4
[1-3 ans]	4 873	2,9%	609	15,3%	5,3	333	4,8%	15	28,8%	6,0	999	1,5%	5	8,9%	5,9
[3-10ans]	8 878	5,3%	1 188	29,8%	5,7	315	4,5%	20	38,5%	8,5	1 035	1,6%	16	28,6%	18,2
[10ans et +]	147 887	87,7%	1 402	35,2%	0,4	5 933	85,4%	5	9,6%	0,1	63 132	95,5%	23	41,1%	0,4
<b>TOTAL</b>	<b>168 571</b>	<b>100%</b>	<b>3 985</b>	<b>100%</b>		<b>6 949</b>	<b>100%</b>	<b>52</b>	<b>100%</b>		<b>66 083</b>	<b>100%</b>	<b>56</b>	<b>100%</b>	

**Tableau 13 Répartition des accidents de travail avec arrêt selon l'ancienneté dans la fonction pour les Métiers Colis Courrier Enseigne**

<sup>17</sup> Ile-de-France, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Rhône-Alpes

<sup>18</sup> Aquitaine, Bretagne, Centre, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais et Pays de la Loire

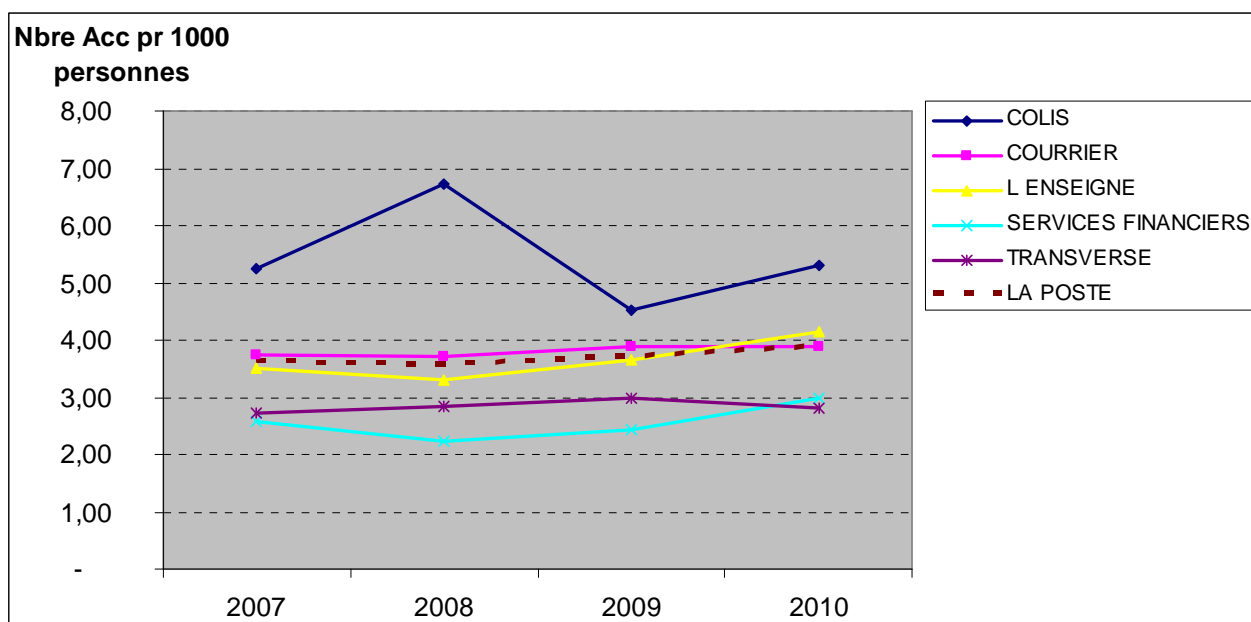


## 4.2.2 LES ACCIDENTS DE TRAJET

Tous les postiers effectuent un déplacement pour se rendre au travail et de ce fait l'ensemble des postiers est exposé au risque routier de trajet.

En établissant l'indice de fréquence des accidents de trajet de circulation par rapport aux effectifs du métier, nous pouvons rapidement identifier si des métiers sont plus exposés que d'autres.

La Figure 5 présente l'évolution de l'indice de fréquence entre 2007 et 2010. Les informations sont extraites de SIPREVA en ne prenant en compte que les accidents de trajet de circulation avec arrêt pour être cohérent avec l'étude accident de l'OST.



**Figure 5 Evolution de l'IF des accidents de trajet de circulation avec arrêt**

L'analyse multicritère de l'étude accidents de l'OST (cf. Tableau 15) corrobore les résultats de l'indice de fréquence. L'analyse a montré que le risque d'accident est plus important pour les agents du Colis (+50%), du Courrier (+30%) et de l'Enseigne (+30%) par rapport aux Services Financiers ou Transverse.

Comme pour les accidents de travail, l'étude des accidents de trajet a présenté une analyse descriptive et une analyse multicritère. L'analyse a porté sur 1566 accidents de circulation soit 53,9% des accidents de trajet (cf. Tableau 14).

Type d'accident	Accidents de trajet	
	Effectif	%
Accident de circulation	1 566	53,9%
Agression humaine	74	2,5%
Chute	906	31,2%
Autres	359	12,4%
<b>TOTAL</b>	<b>2 905</b>	<b>100,0%</b>

**Tableau 14 Répartition des accidents de trajet selon leur type**

Outre le sur-risque d'accident lié au métier vu précédemment, l'analyse multicritère dont les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous (cf. Tableau 15), met en évidence des facteurs de risques similaires à l'analyse réalisée pour les accidents de travail.

Nous retrouvons les facteurs de risques liés :

- au fait de travailler en ZUS (sur-risque d'accident de +40%),
- à l'environnement familial (situation familiale ou nombre d'enfants),
- la diminution du risque avec l'avancement en âge.

	<b>OR</b>	<b>IC à 95%</b>
<b>Genre</b>		
Féminin vs Masculin	1,1	[0,96 - 1,17]
<b>Age</b>		
[20-29] vs [-20]	<b>5,2</b>	[2,41 - 11,21]
[30-39] vs [-20]	<b>5,4</b>	[2,52 - 11,74]
[40-49] vs [-20]	<b>3,7</b>	[1,73 - 8,08]
[50-59] vs [-20]	<b>3,5</b>	[1,60 - 7,52]
[60 et +] vs [-20]	1,7	[0,71 - 4,08]
<b>Situation familiale</b>		
Célibataire vs Marié	1,0	[0,93 - 1,20]
Divorcé vs Marié	<b>1,2</b>	[1,04 - 1,47]
<b>Nombre enfants</b>		
1 enfant vs aucun	1,1	[0,93 - 1,25]
2 enfants vs aucun	<b>1,2</b>	[1,06 - 1,43]
3 enfants et + vs aucun	<b>1,3</b>	[1,06 - 1,62]
<b>Métier</b>		
Colis vs Serv. Fin.	<b>1,5</b>	[1,05 - 2,06]
Courrier vs Serv. Fin.	<b>1,3</b>	[1,05 - 1,61]
Enseigne vs Serv. Fin.	<b>1,3</b>	[1,01 - 1,58]
Fonc. Trans. vs Serv. Fin.	1,1	[0,79 - 1,64]
<b>ZUS</b>		
Zus + vs ZUS -	<b>1,4</b>	[1,11 - 1,66]
<b>Région</b>		
Moyenne vs Petite	1,1	[0,93 - 1,25]
Grande vs Petite	1,1	[0,96 - 1,24]

**Tableau 15 Évaluation multicritères du risque de survenue d'au moins un accident de la circulation en trajet**

Le métier est également un facteur de risque par rapport à la durée d'absence suite à un accident de trajet. Le COLIS a une durée augmentée de 90% par rapport à la classe de référence (cf. Tableau 16).

Le Courrier et l'Enseigne ont pour leur part une durée augmentée de 50%.

	<b>OR</b>	<b>IC à 95%</b>
<b>Métier</b>		
Colis vs Fonc. Trans.	<b>1,9</b>	[1,14 - 3,13]
Courrier vs Fonc. Trans.	1,5	[1,02 - 2,13]
Enseigne vs Fonc. Trans.	1,5	[1,01 - 2,17]
Serv. Fin. vs Fonc. Trans.	1,2	[0,81 - 1,83]

**Tableau 16 Facteurs de risque de durée d'absence post-accident de trajet en 2008 et 2009 (extrait)**

Par rapport à l'augmentation de la durée des absences suite à accident, l'analyse descriptive a fait état d'une durée moyenne d'absence de 29,6 jours avec, cependant, une disparité entre les métiers, allant du simple (21 Jrs pour le Transverse) au double (40 Jrs pour les Colis) ce qui corrobore le point précédent (cf. Tableau 17).

Métier		Accidents de circulation
Colis	Durée moyenne	39,9
	Ecart-type	45,8
Courrier	Durée moyenne	29,9
	Ecart-type	52,0
Enseigne	Durée moyenne	28,6
	Ecart-type	50,2
Fonctions Transversales	Durée moyenne	21,0
	Ecart-type	31,0
Services Financiers	Durée moyenne	27,9
	Ecart-type	38,9
<b>TOTAL</b>	<b>Durée moyenne</b>	<b>29,6</b>
	<b>Ecart-type</b>	<b>50,3</b>

**Tableau 17 Durée moyenne d'absence suite à un accident de trajet selon le Métier**

Enfin, le dernier point concerne la répartition des moyens de locomotion majoritairement impliqués dans les accidents. Ce point est un élément constitutif du diagnostic d'un plan de déplacement d'entreprise.

Cet état met en évidence l'usage du 2RM (24,4%) désigné par les pouvoirs publics comme accidentogène. Toutefois, l'absence d'information sur le nombre de postiers utilisant un 2RM ne permet pas d'en déterminer le sur-risque d'accident. De ce fait, la connaissance de la population utilisatrice des différents moyens de locomotion est une exigence à intégrer dans les diagnostics de mobilité.

Moyen locomotion	Accident de circulation	
	N	%
A pied	53	3,4%
Poids lourds	0	0,0%
Cyclomoteur/moto	382	24,4%
Bicyclette/vélo assistance électrique	182	11,6%
Véhicule léger (4 roues)	715	45,7%
Tracteur gare/chariot élévateur/chariot automoteur	1	0,1%
Autre	94	6,0%
Sans objet	134	8,6%
Transport en commun	5	0,3%
<b>TOTAL</b>	<b>1 566</b>	<b>100%</b>

**Tableau 18 Répartition des accidents de trajet avec arrêt selon le moyen de locomotion**

### 4.2.3 LA SINISTRALITÉ

Le sinistre est défini comme l'accident de la route, impliquant un véhicule, avec des dommages matériels qui implique un tiers ou pas et qui provoque des dommages corporels ou pas. De ce fait, la notion de sinistre est plus large que celle de l'accident de travail qui est, par définition, un dommage corporel.

Par rapport aux accidents du travail de la circulation, la connaissance des sinistres est assimilable à la connaissance des presque accidents. La diminution du nombre de sinistres est, de manière statistique, une source de réduction des accidents du travail.

La sinistralité est le rapport du nombre de sinistres par rapport à une population.

La Poste est son propre assureur avec son service assurance (DRIG/SAG) pour gérer les sinistres. Le dénombrement concerne les véhicules terrestres à moteur de La Poste.

Dans la mesure où il ne peut, à ce jour, être déterminé de manière précise les populations exposées au risque routier, le tableau suivant (cf. Tableau 19) présente la sinistralité avec tiers par rapport à l'effectif global du métier.

Sinistres avec Tiers/ 1000 personnes	2007	2008	2009	2010
COLIS	111,8	123,8	119,0	119,9
COURRIER	68,8	68,8	70,9	77,4
ENSEIGNE	6,0	9,5	10,1	10,8
SERVICES FINANCIERS	2,4	1,7	3,5	- <sup>19</sup>
TRANSVERSE	31,2	23,7	22,9	37,6

**Tableau 19 Sinistralité avec tiers pour 1000 personnes**

L'ordre de grandeur des résultats précédents corrobore les témoignages que le métier COLIS est très nettement exposé au risque routier sans toutefois connaître un nombre important d'accident de travail. Par contre, le métier Transverse apparaît comme exposé au risque routier, un fait qui devra être analysé.

---

<sup>19</sup> Les données de sinistres étaient indisponibles pour les Services Financiers

## 4.3 LE PARC DE VÉHICULES

Une spécificité de La Poste est de disposer d'un parc de véhicules varié pour ses activités. Le quatre-roues moteur constitue le principal véhicule motorisé mais La Poste possède un important parc de vélos, de 2RM et de poids-lourds. Le Tableau 20 présente la répartition des véhicules par métier et par type à fin 2010 :

Type de véhicule	La Poste	Courrier	Colis	Enseigne	Services Financiers	Transverse
Vélos (estimation) <sup>20</sup>	30000	30000				
VAE	8050	8050				
QUAD <sup>21</sup>	110	110				
2RM <sup>22</sup>	14990	14 990				
4RM (<3,5 T)	51877	43 680	2 258	3 488	1 011	1440
Dont e-4RM	270	270				
Poids-lourds (>3,5T)	338	338				

**Tableau 20 Répartition en 2010 des différents moyens de locomotion de La Poste**

Le parc des poids-lourds est donné à titre d'information car il n'entre pas dans le périmètre de notre étude.

### 4.3.1 LE CHOIX DU VÉHICULE

Nous avons pu constater que le risque routier concerne essentiellement la distribution du courrier (cf. Tableau 6 au paragraphe 4.2.1 sur l'analyse des accidents du travail) et que la variété du parc est liée au type de tournée.

A la distribution du courrier, l'affectation des véhicules est fonction de l'import de charge et de la distance à parcourir (voir Figure 6 ci-dessous). La distance d'une tournée est définie suivant la densité des points de distribution (PDI<sup>23</sup>) du courrier qui est elle-même fonction du nombre de point de remise (PRE<sup>24</sup>).

D'une manière générale, il peut être fait un lien entre le véhicule et le type de zone d'habitation : piétons et vélos en zone urbaine, voiture en zone rurale ou 2RM pour zone mixte.

Pour les autres activités de conduite qui ne sont pas la distribution du courrier ou la livraison des colis il n'y a pas de consignes de choix du véhicule. Chaque service a ses propres critères de choix et loue ses véhicules à la filiale Vehiposte qui dispose d'un catalogue avec un descriptif type et un coût de location (voir Annexe C pour un exemple).

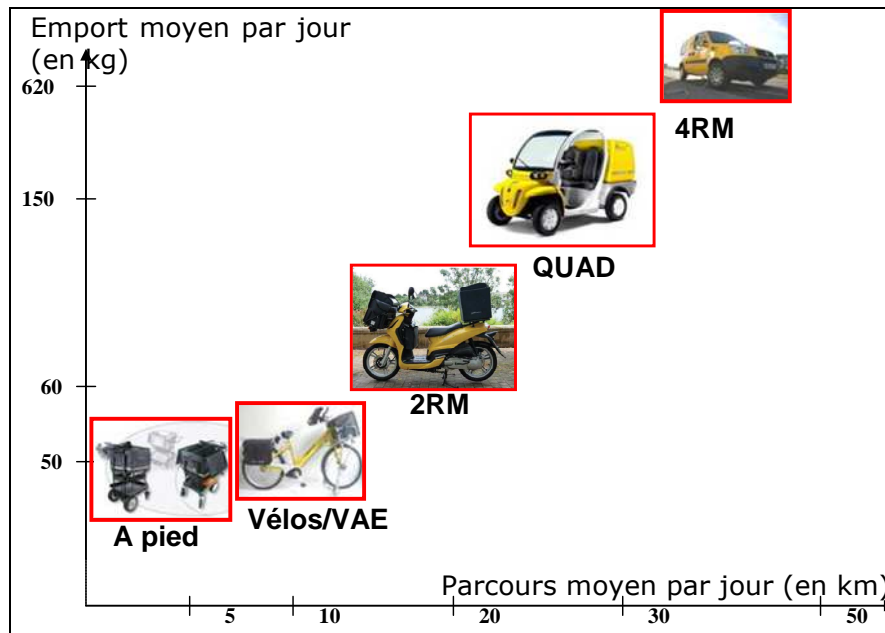
<sup>20</sup> L'estimation est confirmée par la Direction Industrielle en charge de l'organisation de la distribution.

<sup>21</sup> Le QUAD est un petit véhicule électrique à quatre-roues pouvant assurer les tournées en zone urbaine et se conduisant avec un permis B.

<sup>22</sup> Des deux roues-moteurs sont utilisées pour la distribution du Courrier dans les départements d'outremer. Ces départements sont rattachés au métier Enseigne et le parc 2RM associé devrait apparaître sous celui-ci. Cependant, les bases de données affectent ces véhicules au Courrier.

<sup>23</sup> PDI : Il correspond à un arrêt du facteur pour distribuer du courrier (maison d'habitation individuelle ou collective, magasins, etc...). A cet arrêt correspond une adresse précise (n°, voie...)

<sup>24</sup> PRE : Il est matérialisé le plus souvent par la présence d'une boîte aux lettres dans laquelle le facteur dépose le courrier. Le point de remise est parfois l'endroit où le facteur remet le courrier à un concierge d'immeuble, à une entreprise, à un magasin... Pour un même point de distribution (PDI), il peut exister de multiples points de remise (PRE), dans les immeubles par exemple.



**Figure 6 Choix des véhicules suivant la distance du parcours**

### 4.3.2 LE VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER (VUL)

Le VUL fait l'objet d'une attention particulière par les pouvoirs publics car il est très utilisé dans le milieu professionnel pour le transport de marchandises ou de matériel avec uniquement un permis B.

Le VUL est défini<sup>25</sup> comme « Un véhicule 2 essieux à moteur de PTAC<sup>26</sup> de moins de 3t5 utilisé en priorité pour transporter des marchandises et pouvant transporter jusqu'à 7 passagers (+conducteur) dont la conduite est autorisée avec un permis B.

*En sont donc exclus les véhicules dérivés des véhicules particuliers à 2 places ainsi que les véhicules d'aspect similaire mais requérant un permis PL du fait d'un PTAC supérieur à 3t5. ».*

A La Poste, le parc de VUL (Courrier et Colis) représente, en 2010, environ 41 600 véhicules (dont 1870 véhicules pour le Colis) soit près de 80% du parc 4RM roulant.

<sup>25</sup> Source référentiel de compétences pour l'utilisation d'un VUL dans le cadre professionnel – 29 avril 2009 – Site internet CNAM

<sup>26</sup> PTAC : Poids Total Autorisé en Charge

#### **4.4 LA SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS DISPONIBLES SUR LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL**

Un objectif de notre d'étude concerne l'établissement d'un plan de prévention du risque routier de mission. Le périmètre identifie les agents qui ont une activité de conduite durant leur travail sans que cela soit leur métier et les véhicules des catégories suivantes : quatre-roues moteur (3,5 tonnes), deux-roues moteur et les vélos.

La synthèse proposée est issue d'une revue de la littérature française et européenne portant sur « les recommandations existantes en matière de prévention du risque routier professionnel ». Cette revue concernait aussi bien les déplacements liés au travail que les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Pour répondre à l'objectif de notre étude, le tableau proposé (cf. Tableau 21) concerne uniquement les déplacements liés au travail. Ce tableau classe les recommandations en ligne suivant les phases d'un accident de circulation (avant, durant et après l'accident) et en colonne suivant une thématique (ou champ) : le management, le choix des véhicules, l'organisation du déplacement et les compétences des conducteurs.

Les recommandations sont identifiées suivant l'origine géographique par un signe distinctif : française (f), européenne (e) et mixte (française et européenne) par le symbole « <> ».

Pour l'application de ces recommandations, nous devons considérer deux points de vigilance :

- les recommandations ou les bonnes pratiques identifiées concernent majoritairement l'usage du quatre-roues moteur. Leurs pertinences devront être évaluées par rapport aux 2RM et aux vélos.
- La mise en place d'indicateurs pour évaluer l'efficacité des actions entreprises.

	<b>Management</b>	<b>Le déplacement</b>	<b>Les conducteurs</b>	<b>Les véhicules</b>
<b>Avant l'accident</b>	<p>(f) Intégrer le risque routier dans le DU</p> <p>&lt;&gt; Approche globale du risque (acte de conduite dans l'activité)</p> <p>(f) Compréhension travail de conduite</p> <p>(e) S'assurer que les approches sont pratiques basées sur des expériences pratiques.</p> <p>(e) Implication des conducteurs dans les solutions.</p> <p>&lt;&gt; Former la hiérarchie aux effets de l'alcool, drogues et médicaments</p> <p>(e) Politique sur l'alcool (zéro alcool et contrôle), la vitesse</p> <p>&lt;&gt; Management des communications vers les conducteurs</p> <p>&lt;&gt; Fourniture des EPIS</p> <p>(e) Définition d'un plan de Déplacement d'Entreprise (professionnel et trajet)</p> <p>(e) Adapter les conditions de travail si prise de médicaments</p> <p>(e) Attention particulière aux travailleurs de nuit lié à la fatigue</p> <p>(f) Interdiction de téléphoner même avec le kit mains-libres</p> <p>(e) En 2RM et vélo prendre en compte les recommandations générales.</p> <p>(e) Former de la même façon les conducteurs utilisant leur véhicule personnel</p>	<p>(f) Eviter les déplacements</p> <p>(f) Rationnaliser les déplacements</p> <p>(f) Formation des organisateurs de tournées</p> <p>(f) Faciliter les temps de repos</p> <p>(f) Transformer les courses urgentes en trajet</p> <p>(e) Une planification des itinéraires centrés sur la souplesse</p> <p>(f) Faciliter l'information sur état des routes</p> <p>(e) Une organisation du travail non génératrice de stress et de précipitations (livraison, horaires).</p> <p>(e) Adapter les conditions de travail si prise de médicaments</p> <p>(e) Organisation du travail qui n'oblige à utiliser les distracteurs.</p> <p>(e) Vigilance sur les concessions à l'encontre de la sécurité routière</p> <p>(f) Encourager le réseau autoroutier.</p>	<p>(f) Conseil de chargement des véhicules</p> <p>(f) Formation adaptée à la conduite professionnelle</p> <p>(e) Formation adaptée à chaque type de véhicule et nouveauté technique</p> <p>(e) Formateurs qualifiés</p> <p>(f) Capitaliser le savoir-faire de prudence</p> <p>(e) Planning de formation, des évaluations et recyclage.</p> <p>(e) Examen médical à l'embauche et régulier.</p> <p>(f) En cas d'incompatibilité conseil du MT vers la préfecture.</p> <p>(f) Sensibiliser risque santé de la conduite</p> <p>(f) Contrôle périodique du permis,</p> <p>&lt;&gt; Formation conduite proactive</p> <p>&lt;&gt; Informer sur le risque routier, les risques liés à l'alcool, les drogues, les médicaments, la fatigue, aux distracteurs</p> <p>&lt;&gt; Port des EPI de conspécuité</p> <p>(e) Formations adaptées au besoin du conducteur et communication sur le Plan Prévention RR.</p> <p>(e) Signaler les nuits difficiles à la hiérarchie</p> <p>(e) Bonnes pratiques usage du GPS</p> <p>(e) Sensibilisation à l'usage des baladeurs</p> <p>&lt;&gt; Sensibiliser à la perception des 2 roues</p> <p>(f) Former manœuvres d'urgence</p>	<p>&lt;&gt; Choix équipements sécurité (ABS, AFU, radar recul, rétroviseur</p> <p>(f) Entretien adapté des véhicules</p> <p>(f) Etat et pression des pneus</p> <p>(f) Carnet de suivi de l'entretien</p> <p>(f) Limitation ou bridage de la vitesse</p> <p>(e) Technologie limitation vitesse en fonction de l'activité.</p> <p>(e) Equipement EAD</p> <p>(f) Choix équipement de confort</p> <p>(f) Ergonomie poste de conduite</p> <p>(f) Choix des aménagements</p> <p>(e) un choix des aides à la navigation réfléchi (mise à jour, interdiction manipulation en conduite...)</p> <p>(e) moto à 3 roues</p>
<b>Pendant l'accident</b>			<p>(f) Port des EPI (Combinaison, gants et chaussures)</p> <p>(e) Port du casque vélo</p>	<p>&lt;&gt; Choix équipements sécurité (airbags, etc.)</p> <p>(e) Véhicules sûrs (EuroNCAP pour les voitures)</p> <p>(e) Tenu au feu des matériaux</p>
<b>Après l'accident</b>	<p>(e) Base de données sur le contrôle permis, sinistres, état du véhicules, excès vitesse</p>		<p>(f) Former aux gestes premiers secours</p> <p>(e) Entretien avec le conducteur suite à un accident</p> <p>(e) Recueil information sur la vitesse</p> <p>(e) Stage de sensibilisation sur la vitesse</p> <p>(e) Informer la hiérarchie si un accident a eu pour cause la fatigue</p>	<p>(e) Balise GPS appel secours</p> <p>(e) Equipement incendie</p> <p>(e) Enregistrement accident</p>

**Tableau 21 Synthèse des recommandations en prévention risque routier de mission**  
**(e) origine européenne, (f) origine française, mixte si <>**



La synthèse précédente est également une grille de lecture et permet de faire le point des pratiques existantes à La Poste au regard de ces recommandations. Le résultat de cet exercice est présenté dans le tableau ci-dessous (voir Tableau 22) avec pour chaque recommandation la pratique, quand elle est connue ou existante, mise en œuvre par La Poste :

- La première colonne indique le champ de la recommandation : « M » pour Management, « D » pour organisation des Déplacements, « C » pour les Compétences des conducteurs et « V » pour la gestion des Véhicules.
- La colonne « Recommandation » reprend le libellé cité dans la synthèse,
- La colonne « Type » rappelle le pays d'origine de la recommandation,
- La colonne « Pratique » décrit la pratique actuelle en cours à La Poste,

La lecture de ce tableau permet le constat que La Poste met en œuvre des actions sur tous les champs des recommandations identifiées.

**Tableau 22 Evaluation des pratiques de La Poste au regard des recommandations françaises et européennes**

Champ	Recommandation	Type	Pratique de La Poste.
<b>Champ de recommandations sur le management</b>			
M	Intégrer le risque routier dans le Document Unique	(f)	L'évaluation du risque routier est obligatoire pour tous les métiers.
M	Compréhension travail de conduite	(f)	Pour les nouveaux véhicules à la distribution, les agents (facteurs ou distributeurs colis) sont associés au test. Le travail et l'activité de conduite sont analysés par des ergonomes de la DTC et des préventeurs (Voir chapitre 4.5.3 Le choix des véhicules et des moyens de locomotion).
M	Approche globale du risque (acte de conduite dans l'activité)	<>	
M	Implication des conducteurs dans les solutions	(e)	
M	Interdiction de téléphoner même avec le kit mains-libres	(f)	La Poste se conforme aux règlements en vigueur d'interdiction de la tenue d'un téléphone portable à la main.  Des actions de sensibilisation sont réalisées lors de la semaine de la sécurité routière, de la campagne de communication « 52 Fiches de Prévention » et lors de la formation Prévention Routière de La Poste.
M	Former la hiérarchie aux effets de l'alcool, drogues et médicaments	<>	La Poste a mis en place une « démarche de prévention des conduites addictives » (voir chapitre 4.5.5 La prévention des addictions). Toutefois, il n'est pas à ce jour possible de déterminer sa mise en œuvre.
M	Management des communications vers les conducteurs	<>	Pas de pratique identifiée au niveau national.
M	Fourniture des EPIs	<>	La Poste met à disposition les EPIs réglementaires et propose des tenues adaptées à l'activité dans le catalogue habillement (voir 4.5.6 Les équipements de protection individuels 4.5.6).
M	S'assurer que les approches de prévention sont pratiques et basées sur des expériences pratiques	(e)	Pas de pratique identifiée au niveau national.
M	Politique sur l'alcool (zéro alcool et contrôle), la vitesse	(e)	Il n'y a pas de politique propre à La Poste à part l'application de la réglementation en vigueur (interdiction par le Code du Travail de consommer de l'alcool sur le lieu de travail et le respect des limitations de vitesse du Code de la Route).
M	Définition d'un plan de Déplacement d'Entreprise (professionnel et trajet)	(e)	En 2011, 35 PDE et 1 PDIE ont été mis en œuvre à La Poste depuis 2008.
M	Attention particulière aux travailleurs de nuit liée à la fatigue	(e)	Pas de pratique identifiée au niveau national.
M	En 2RM et vélo prendre en compte les recommandations générales	(e)	Le déplacement en 2RM et vélo dans le cadre professionnel fait l'objet d'une évaluation des risques professionnels.

Champ	Recommandation	Type	Pratique de La Poste.
M	Former de la même façon les conducteurs utilisant leur véhicule personnel pour un usage professionnel	(e)	Pas de pratique identifiée au niveau national.
M	Base de données sur le contrôle permis, sinistres, état du véhicules, excès vitesse	(e)	La base de données des sinistres recense les informations liées aux circonstances de l'accident, la part de responsabilité, le moyen de locomotion impliqué. La gestion et l'entretien des véhicules sont par ailleurs géré par la filiale Vehiposte. A ce jour, il n'y a pas de base centrale pour recenser les permis détenu.
<b>Champ de recommandations sur l'organisation des déplacements</b>			
D	Eviter les déplacements	(f)	La politique de voyage de La Poste édicte les principes de rationalisation des déplacements : éviter les déplacements, utiliser les outils de téléconférences, etc.
D	Rationaliser les déplacements	(f)	
D	Formation des organisateurs de tournées	(f)	Pas de pratique identifiée au niveau national.
D	Faciliter les temps de repos	(f)	Pour les déplacements intersites, chaque agent organise ses déplacements. La Poste permet l'accès vers les sites internet de calcul d'itinéraires et de voyages.
D	Une planification des itinéraires centrés sur la souplesse	(e)	
D	Faciliter l'information sur état des routes	(f)	
D	Transformer les courses urgentes en trajet	(f)	Cette recommandation ne concerne pas les activités de La Poste.
D	Encourager le réseau autoroutier.	(f)	Dans les véhicules de service la carte carburant du véhicule permet le règlement des péages d'autoroutes et facilite, par conséquent, le recours au réseau autoroutier.
D	Une organisation du travail non génératrice de stress et de précipitations (livraison, horaires).	(e)	Le Plan Santé au Travail de La Poste a priorisé outre le risque routier la prévention des risques psychosociaux et l'amélioration de la vie au travail.
D	Vigilance sur les concessions à l'encontre de la sécurité routière	(e)	Pas de pratique identifiée au niveau national.
D	Organisation du travail qui n'oblige pas l'utilisation des distracteurs	(e)	Pas de pratique identifiée au niveau national.
D	Adapter les conditions de travail si prise de médicaments	(e)	Pas de pratique identifiée au niveau national.
<b>Champ de recommandations sur les compétences des conducteurs</b>			
C	Conseil de chargement des véhicules	(f)	La formation de La Poste « Manutention manuelle » inclut les conseils de chargement et déchargement des véhicules
C	Informé sur le risque routier	<>	Pour La Poste, l'information et la formation sur le risque routier passe le processus d'habilitation à la conduite (cf. 4.5.1). De plus, des campagnes régulières de communication informe sur le risque routier comme par exemple les 52 Fiches de Prévention au Courrier.
C	Formation adaptée à la conduite professionnelle	(f)	
C	Formations adaptées au besoin du conducteur et communication sur le Plan Prévention RR.	(e).	
C	Planning de formation, des évaluations et recyclage	(e)	Les formations sont enregistrées dans le dossier RH de l'agent. Le suivi des formations est réalisé au niveau de l'établissement.
C	Formateurs qualifiés	(e)	Les formateurs internes en prévention du risque routier sont des APACT (cf. 4.5.1).
C	Capitaliser le savoir-faire de prudence	(f)	Le métier Courrier met en œuvre : - Un Réseau d'Echange Réciproque des Savoirs basé sur un échange d'expériences entre les agents. - Les échanges de bonnes pratiques de prévention avec les « Bip ».
C	En cas d'incompatibilité à la conduite le MT peut diriger l'agent vers les services de la préfecture	(f)	Pas de pratique identifiée au niveau national.
C	Sensibiliser sur le risque santé de la conduite	(f)	Pas de pratique identifiée au niveau national.
C	Contrôle périodique du permis	(f)	Les chefs d'établissement ont pour instruction (habilitation à la conduite) de vérifier au moins un fois par an la validité des permis de conduire.

Champ	Recommandation	Type	Pratique de La Poste.
C	Former aux gestes premiers secours	<b>(f)</b>	La Poste forme des sauveteurs secouristes du travail, mais il n'y a pas de formation spécifique aux gestes de premiers secours dans le cadre de la prévention du risque routier
C	Port des EPI (Combinaison, gants et chaussures)	<b>(f)</b>	En moto, La Poste met à disposition les EPI réglementaires avec notamment la recherche de matériel adapté à l'activité comme par exemple : un casque léger et ventilé pour la pratique de la moto.
C	Former manœuvres d'urgence en moto	<b>(f)</b>	Pas de pratique identifiée au niveau national.
C	Formation conduite proactive	<>	La Poste a réalisé une importante action de formation de ses agents à l'éco-conduite (cf. 4.5.2)
C	Informers les risques liés à l'alcool, les drogues, les médicaments, liés à la fatigue, aux distracteurs	<>	Ces thèmes sont présentés en formation Prévention Routière.
C	Port des EPI de conspicuité	<>	Pour les vélos, La Poste applique la réglementation en vigueur concernant l'obligation le port d'un équipement rétro-réfléchissant pour les usagers à vélos.
C	Sensibiliser à la perception des 2 roues	<>	Lors de la formation Prévention Routière, la sensibilisation à la perception des 2RM est introduite par le message de précaution lié aux angles morts de vision du véhicule.
C	Port du casque vélo	<b>(e)</b>	Le port du casque à vélo est laissé à l'appréciation de l'établissement qui réalise une évaluation des risques.
C	Entretien avec le conducteur suite à un accident	<b>(e)</b>	Dans le cadre de la démarche d'analyse managériale des causes d'accidents du travail, le manager a pour consigne de s'entretenir avec l'agent accidenté pour analyser les causes de l'accident.
C	Recueil information sur la vitesse	<b>(e)</b>	Pas de pratique identifiée au niveau national.
C	Formation adaptée à chaque type de véhicule et nouveauté technique	<b>(e)</b>	Le métier Courrier est celui qui a le plus d'évolution au niveau de ses véhicules. En plus de la formation prévention routière, le métier organise des sessions de prise en main spécifique au véhicule.
C	Examen médical à l'embauche et régulier	<b>(e)</b>	La Poste applique la réglementation en vigueur à savoir une visite médicale à l'embauche et ensuite tous les 2 ans.
C	Informers la hiérarchie des nuits difficiles	<b>(e)</b>	Pas de pratique identifiée au niveau national.
C	Bonnes pratiques d'usage du GPS	<b>(e)</b>	Pas de pratique identifiée au niveau national.
C	Stage de sensibilisation sur la vitesse	<b>(e)</b>	Pas de pratique identifiée au niveau national.
C	Sensibilisation à l'usage des baladeurs	<b>(e)</b>	Pas de pratique identifiée au niveau national.
C	Informers la hiérarchie si un accident a eu pour cause la fatigue	<b>(e)</b>	Pas de pratique identifiée au niveau national.

#### Champ de recommandations sur la gestion des véhicules

V	Entretien adapté des véhicules	<b>(f)</b>	La Direction Technique du Courrier détermine le plan de maintenance en fonction de l'usage des véhicules et à partir des données constructeurs.
V	Etat des pneumatiques et pression	<b>(f)</b>	Un contrôle hebdomadaire (fiche de contrôle) de l'état et de la pression des pneus est prévu.
V	Carnet de suivi de l'entretien	<b>(f)</b>	La filiale VehiPoste a, avec ses gestionnaires, la gestion technique de la flotte. Le déclenchement des actions d'entretien est réalisé sur la base d'un relevé kilométrique.
V	Limitation ou bridage de la vitesse	<b>(f)</b>	Le segment VUL de 2 à 4 m3 est limité à 110 km/h.
V	Choix équipement de confort (réglages, etc.)	<b>(f)</b>	Les équipements de confort comme la climatisation font l'objet d'une évaluation de leur pertinence par la DTC à partir des prescriptions de la Direction de la production et suivant les caractéristiques de l'activité postale (arrêts fréquents, etc.).
V	Ergonomie poste de conduite	<b>(f)</b>	Cette recommandation est spécifiée dans les cahiers des charges d'achat des VUL : exigence fonctionnelle d'ergonomie du poste de travail (réglages de sièges, disposition du poste de conduite, etc.).

Champ	Recommandation	Type	Pratique de La Poste.
V	Choix des aménagements	<b>(f)</b>	Le choix des aménagements et des équipements est évalué en fonction des exigences de l'activité postale (voir chapitre 4.5.3 Le choix des véhicules et des moyens de locomotion4.5.3)
V	Choix équipements sécurité prévention (ABS, AFU, radar recul, rétroviseur).	<b>&lt;&gt;</b>	
V	Choix équipements sécurité (airbags, etc.)	<b>&lt;&gt;</b>	
V	un choix des aides à la navigation réfléchi (mise à jour, interdiction manipulation en conduite...)	<b>(e)</b>	Le choix des équipements à la navigation ne fait partie des préconisations de La Poste.
V	moto à 3 roues	<b>(e)</b>	La Poste recherche un substitut au deux-roues moteur par d'autres types de véhicules
V	Véhicules sûrs (EuroNCAP <sup>27</sup> pour les voitures)	<b>(e)</b>	Les VUL n'ont pas de notation EuroNCAP. Pour les autres véhicules La Poste n'a pas d'exigence en la matière hors le respect de la réglementation en vigueur.
V	Tenue au feu des matériaux	<b>(e)</b>	Pas de pratique identifiée au niveau national.
V	Balise GPS appel secours	<b>(e)</b>	Les véhicules thermiques de La Poste n'ont pas de balise GPS installée. Toutefois, les premiers 4RM électriques (flotte de 270 véhicules) sont équipés de dispositif GPS pour évaluer les consommations et déclenchement d'un signal d'alerte en cas de panne/urgence.
V	Equipement incendie	<b>(e)</b>	Les véhicules ne sont pas équipés de matériel d'extinction d'incendie
V	Enregistrement accident	<b>(e)</b>	Aucun équipement de ce type sur les véhicules de la flotte.
V	Technologie de limitation de la vitesse en fonction de l'activité.	<b>(e)</b>	Pas de pratique identifiée au niveau national.
V	Equipement EAD	<b>(e)</b>	Il n'y a pas d'équipement de ce type à La Poste ou de prescription pour leur installation.

<sup>27</sup> Laboratoire européen de notation des véhicules sur le plan de la sécurité des biens et des personnes.

## **4.5 LES ACTIONS DE PRÉVENTION EN COURS À LA POSTE**

Ce chapitre décrit les actions notables que La Poste met en œuvre en matière de prévention du risque routier de mission ou de trajet.

### **4.5.1 L'HABILITATION À LA CONDUITE**

A La Poste, le règlement interne stipule que tout conducteur d'un véhicule de La Poste doit être habilité par le directeur d'établissement, auquel il est rattaché, sur la catégorie de véhicule visée (4RM, 2RM). Cette procédure d'habilitation<sup>28</sup> concerne uniquement les conducteurs de véhicules ayant une PTAC <3,5 tonnes et nécessitant uniquement le permis A ou B pour la conduite.

Cette habilitation, considérée comme un « post-permis professionnel » propre à l'entreprise, comporte 5 fondamentaux :

1. Le contrôle du permis de conduire ou le Brevet de Sécurité Routière,
2. L'émergence du règlement intérieur et des consignes spécifiques de sécurité,
3. L'audit de conduite individuel sur le véhicule visé,
4. La formation « Prévention routière »,
5. L'avis médical d'aptitude à la tenue de la position de travail ayant une activité de conduite.

L'audit de conduite et la formation « prévention routière » sont des dispositifs propre à La Poste et sont dispensés par des postiers en charge de la prévention et de l'amélioration de conditions de travail (APACT) et ayant un monitorat de prévention routière.

La formation intègre les éléments de sécurité routière et les principes de prévention du risque routier à La Poste. Le recyclage de la formation est prévu tous les 5 ans.

L'audit de conduite est une évaluation individuelle réalisé par l'APACT et un apport individualisé de compétences (chargement, conduite du véhicule, etc.).

### **4.5.2 LA FORMATION ÉCO-CONDUITE**

L'éco-conduite vise à diminuer la consommation de carburant en sensibilisant le conducteur sur son comportement en conduite. La formation est basée sur l'anticipation des déplacements et de la circulation. Le comportement « pro-actif » de la conduite contribue également à une diminution de la sinistralité.

A partir de 2007, le métier Courrier a fortement investie dans cette formation avec plus de 62000 personnes formées à fin 2010 (cf. Tableau 23). La cible concernait les facteurs avec une tournée en 4RM car la formation était à l'origine adaptée pour les 4RM. Une procédure<sup>29</sup> a été mise en place pour pérenniser les bénéfices de cette formation dans le temps en utilisant des stages de perfectionnement sur route, des simulateurs de conduite ou de la formation en ligne (e-learning).

---

<sup>28</sup> Document interne : Instruction du 23 janvier 2004 – BRH 4 - Procédure nationale d'habilitation à la conduite des véhicules 2 et 4 roues à moteur de La Poste

<sup>29</sup> Document interne : Note chartée « Agir » portant sur le Dispositif "Eco Conduite" avec pour référence DC.DI.A.11-037 du 26 avril 2011

		2007	2008	2009	2010
Parc véhicules 4RM	Courrier	Non Connu	43 354	43 631	43 875
	ColiPoste		2 548	2 327	2 239
	<b>Total</b>		<b>45 902</b>	<b>45 958</b>	<b>46 114</b>
Effectifs formés parc 4RM <sup>30</sup>	Courrier	6 500	23 279	55 474	62 894
	ColiPoste	-	349	884	615
		<b>6 500</b>	<b>23 628</b>	<b>56 358</b>	<b>63 509</b>

**Tableau 23 Effectifs formés à l'éco-conduite**

### 4.5.3 LE CHOIX DES VÉHICULES ET DES MOYENS DE LOCOMOTION

Le paragraphe 4.3.1 présentait l'affectation des véhicules à la distribution du courrier. La Poste recherche, lorsque cela est possible, une adéquation du véhicule à l'activité des postiers. Pour ce faire un processus d'achat est mis en œuvre et intègre des critères en matière de sécurité et santé au travail : ergonomie, confort de conduite, activité autour du véhicule. Le processus comprend une participation des postiers à des tests d'usage qui sont étayés, le cas échéant, par des études d'ergonomie. Le résultat de ces tests est ensuite intégré sous la forme de spécification dans le cahier des charges des besoins technique et fonctionnel des appels d'offres.

Ce processus est possible pour les véhicules innovants dont le parc de véhicules conséquent permet un appel d'offre (voir paragraphe 4.3). Cependant, pour les autres véhicules affectés aux services ou les véhicules de série (comme les 4RM), le choix est contraint par les accessoires proposés par les constructeurs en série ou en option.

Le processus décrit a été appliqué pour les vélos des facteurs avec une étude ergonomique menée en 2005 qui a permis de concevoir un vélo avec un cadre standard avec des capacités de réglages pour s'adapter à la taille des facteurs (de 149 à 195 cm).

Par ailleurs, ce vélo devait être adapté aux contraintes de la distribution du courrier à savoir :

- Charge totale transportée : 150 kg en utilisation courante
- Plus de 100 cycles d'arrêt et redémarrage sur une tournée quotidienne de 10 à 15 km.

De même, ce processus s'applique pour le véhicule de substitution du 2RM. En effet, le métier Courrier s'est fixé pour objectif de supprimer le parc 2RM considéré comme accidentogène à l'horizon 2015. Pour la substitution, le Courrier oriente sa recherche vers des tournées avec des VAE, des QUAD et un nouveau type de véhicule en cours de définition (« Véhicule de distribution à faible encombrement »).

Sur les équipements de sécurité et par rapport aux préconisations de la CNAM TS [14], La Poste prescrit, depuis septembre 2008, le cahier des charges d'acquisition de ses VULs :

- Le système antiblocage des roues,
- L'usage de pneu des gammes « premium » des manufacturiers et une étiquette d'information, au conducteur, de la pression à respecter apposée sur le véhicule,
- Le radar de recul,
- Une cloison séparant l'habitacle de l'espace arrière,
- Des points d'arrimage des charges.
- Un bridage de vitesse à 110 km/h maximum pour le VUL de 2 à 4 m<sup>3</sup> de volume utile.

<sup>30</sup> Source système d'information EVE FORMATION Nombre de personnes formés sur les formations « ECO-CONDUITE : UNE NOUVELLE TECHNIQUE DE CONDUITE » et « ECO-CONDUITE CHEZ COLIPOSTE ».

- Les voitures de livraison du métier Colis ont pour particularité d'être tôlees. Il n'y a pas de vitrage sur le côté droit du véhicule pour améliorer la visibilité.

Enfin, l'entretien et la réparation des 2RM et 4RM est une fonction centralisée au niveau de la filiale Vehiposte. Pour le déclenchement des entretiens, un suivi kilométrique est assuré lors des prises de carburant.

Pour les vélos, l'entretien et les réparations sont sous la responsabilité des NOD du métier Courrier dont les prestations sont contractualisées sur la base de prescriptions nationales.

#### **4.5.4 L'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS**

Dans l'organisation des déplacements, il faut distinguer les déplacements générés par l'activité de distribution ou de livraison (cas n°1) et les déplacements professionnels réalisés en intersites ou vers les clients (cas n°2).

Pour le premier cas, le directeur d'établissement organise les tournées de son établissement en s'appuyant sur l'expertise des « organisateurs »<sup>31</sup>.

Pour le deuxième cas de figure, La Poste a mis en place une réglementation interne concernant :

- une politique de voyage et de déplacements professionnel qui incite à la rationalisation du déplacement (tant sur le plan économique que développement durable)<sup>32</sup>,
- un dispositif de prévention contre les risques climatiques extrêmes<sup>33</sup>.
- des cartes « carburants » associés au véhicule permettant également l'emprunt du réseau autoroutier considéré plus sûr.

#### **4.5.5 LA PRÉVENTION DES ADDICTIONS**

Face au risque lié à l'alcool et aux stupéfiants sur le lieu de travail, La Poste a inscrit dans son Réglementation Intérieur la possibilité, du Directeur d'Etablissement, de procéder à des contrôles de l'état d'ébriété (éthylotest) et faire raccompagner l'agent à son domicile si l'état le justifie<sup>34</sup>.

De plus, La Poste a élaboré, en 2009, une « démarche de prévention des conduites addictives liées à l'alcool et/ou aux drogues »<sup>35</sup> avec une formation à l'attention des managers<sup>36</sup>.

Cette formation s'articule en un premier volet informatif sur les conduites addictives et la réglementation en la matière et, un second volet présente, de façon concrète, les comportements à adopter par le manager pour chaque situation et les actions à engager.

---

<sup>31</sup> Terme générique qui désigne le bureau des méthodes et organisation en charge de dessiner les parcours des tournées de distribution du courrier.

<sup>32</sup> Document interne : BRH CORP-DRHRS-2010-0141 du 30 avril 2010 portant sur la Politique de voyages et de déplacements professionnels

<sup>33</sup> Document interne : Note portant sur le dispositif de prévention pour lutter contre les risques climatiques extrêmes de juin 2009 Réf : PO/DRHRS/DPSST/JPC/INTEMP09.

<sup>34</sup> Document interne : Art 32 et 34 du Règlement intérieur en date du 2 janvier 2012 et BRH 2002 RH 26 - Instruction du 7 mai 2002 relative à l'organisation des premiers secours aux victimes d'accidents ou de malaises

<sup>35</sup> Document interne : Démarche de prévention des conduites addictives liées a l'alcool et/ou aux drogues - DRHRS / Octobre 2009

<sup>36</sup> Document interne : Gestion des risques alcool et drogues - Support de formation à l'attention des managers - DRHRS - avril 2009

#### 4.5.6 LES ÉQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELS

En prévention du risque routier les équipements collectifs de protection sont liés au véhicule (ceinture de sécurité, ABS). Certains de ces équipements sont proposés de série si une réglementation l'exige ou en option. Les équipements retenus par La Poste ont été présentés au paragraphe 4.5.3.

Dans ce paragraphe, nous traitons des accessoires ou des vêtements dont l'usage est le seul moyen de protection face à l'accident et notamment pour les 2RM et les vélos.

De ce fait, le tableau suivant (cf. Tableau 24) présente les équipements de protection individuels disponibles auprès du postier.

Les articles classés en « Prévention » sont des équipements de protection fournis par l'employeur au titre de son obligation de prévention. Les articles classés en « Habillement » sont au catalogue des vêtements professionnels proposés au Postier mais non obligatoire.

Type de véhicule	Article	Prévention	Habillement
Tout véhicule	Vestes et pantalons hiver/pluie équipés de bandes rétro réfléchissantes (5 cm de largeur)		X
2RM	Casque moto (obligatoire) de plusieurs types : Casque motorcycle minijet, casque intégral, casque aéré	X	
	Gants pour moto		X
	Bottines/bottes en cuir		X
Vélo	un gilet rétro réfléchissant (obligatoire de nuit)	X	
	un casque vélo (l'obligation du port est décidé localement après consultation du CHSCT et au vue de l'évaluation des risques professionnels)	X	

**Tableau 24 Principaux EPI disponibles pour le Postier**

#### 4.5.7 LA PRÉVENTION DU RISQUE TRAJET

A La Poste, la prévention du risque routier de trajet est liée à la politique Responsabilité Sociale de l'Entreprise. Les actions de prévention en la matière sont nombreuses mais situées au niveau local. Il n'existe pas, à ce jour de recueil de bonnes pratiques permettant de les identifier.

Au niveau national, les actions qui contribuent à la prévention du risque sont notamment :

- L'offre de restauration collective de proximité<sup>37</sup>,
- Le développement de Plan de déplacement d'entreprise (35 PDE et 1 PDIE existant en 2011) avec pour objectif de consolider l'offre existante et de l'étendre vers d'autres moyens de locomotions et d'autres entreprises.
- le développement d'une plate-forme de covoiturage réservée aux postiers. Le covoiturage est complémentaire du PDE/PDIE pour les sites n'ayant pas accès à un réseau de transport en commun. La plate-forme est, à fin 2011, en test sur 8 sites. Elle est constituée d'un site internet et d'un centre d'appels 24/24H d'aide aux covoitureurs en cas de difficultés.

<sup>37</sup> Document interne : Relevé de décisions du COGAS du 20 juillet 2011 portant sur les conclusions des travaux de la Commission Spéciale Restauration



## 5 DISCUSSION ET RECOMMANDATIONS

Le chapitre précédent répondait aux deux objectifs initiaux : « dresser un bilan des actions de l'entreprise en matière de prévention du risque routier » et faire « le point des recommandations externes existantes » en la matière.

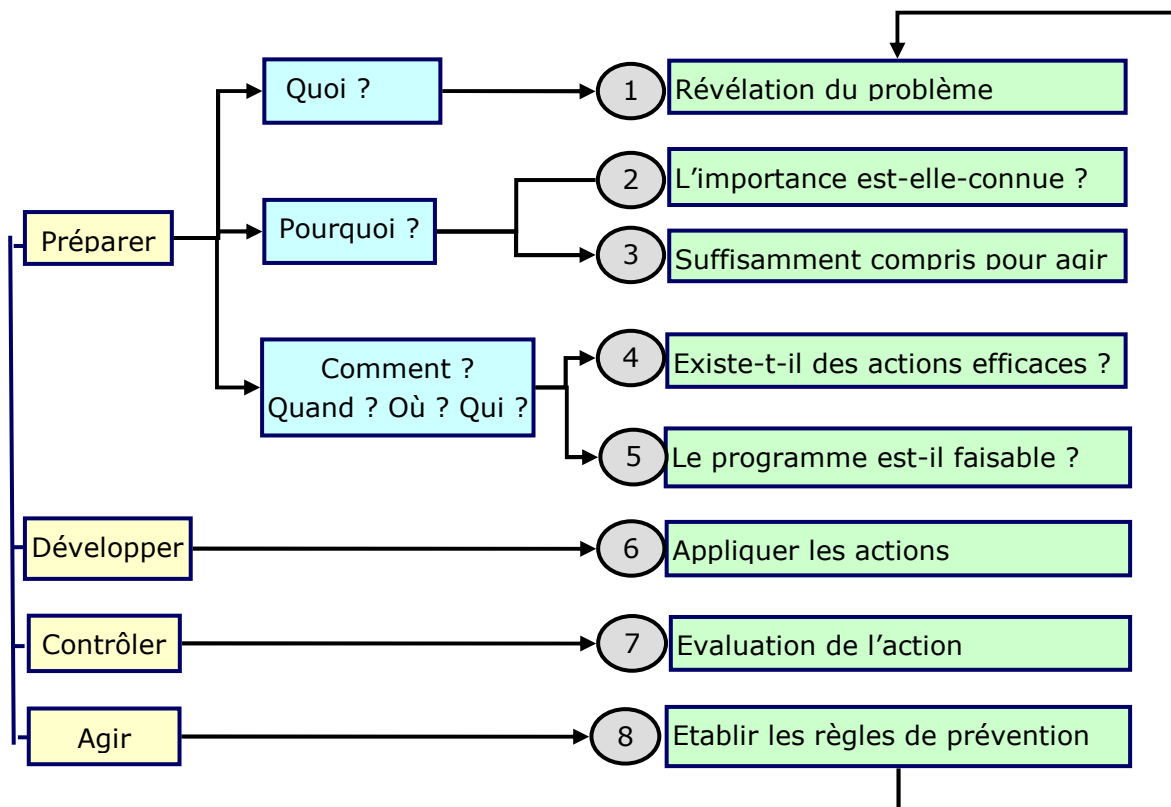
Dans ce chapitre nous abordons les recommandations en présentant, tout d'abord, le schéma conceptuel qui a guidé la construction de notre étude puis nos propositions classées suivant les besoins à satisfaire.

Une dernière partie propose, à titre expérimental, une grille d'auto-évaluation pour mesurer la progression de l'entreprise dans la mise en place des bonnes pratiques.

### 5.1 COMMENT METTRE EN ŒUVRE DES ACTIONS DE PRÉVENTION À L'EFFICACITÉ PROUVÉE

Notre étude a été structurée suivant la boucle d'amélioration continue. La figure ci-dessous (cf. Figure 7) illustre le déroulé suivi avec les quatre phases : Préparer, Développer, Contrôler et Agir<sup>38</sup>, et décomposée en huit étapes.

Les étapes 1 à 7 sont issues des points de décisions relatives à la constitution d'un programme de santé publique cités par les professeurs W.DAB et L.ABENHAIM [75]. Le choix d'adapter ce travail à notre démarche permet le lien entre une démarche usuelle de résolution de problèmes et une problématique de santé en l'occurrence de santé au travail.



**Figure 7 Démarche pour constituer un Plan de Prévention d'un Risque**

<sup>38</sup> Source : Association Française Edwards Deming, [www.fr-deming.org](http://www.fr-deming.org)

Si nous illustrons ce déroulé avec notre étude, l'étape n°1 « révélation du problème » concerne la définition du périmètre : le risque routier professionnel de mission.

L'importance du problème (étape n°2) était suffisamment connue à La Poste avec notamment l'accidentologie constatée avec le système d'information SIPREVA. L'étape n°3 de compréhension du risque routier a été mise en œuvre avec l'analyse épidémiologique (cf. paragraphe 4.2). Ceci a permis d'une part d'exploiter les données disponibles et d'autre part de mettre en évidence certains facteurs de risque.

L'étape 4 de recherche d'actions efficaces est illustrée avec la revue de littérature dont la synthèse a été présentée au paragraphe 4.4. La discussion de la faisabilité des actions (étape n°5) sera vue au regard des besoins de l'organisme au chapitre suivant (voir chapitre 5.2).

Les étapes 6 et 7 concernent l'application et l'évaluation des actions dont les indicateurs d'efficacité auront été, au préalable, définis à l'étape 4 et 5.

La dernière étape concerne la pérennisation. Une fois les actions évaluées, cette étape vise :

- à formaliser les règles de prévention,
- à contrôler leur application
- à corriger, le cas échéant, leur mise en œuvre.

## **5.2 LES BESOINS À SATISFAIRE**

Le troisième objectif de cette étude était d'établir un plan de prévention du risque routier professionnel. Dans l'idéal, un plan efficace est établi sur la base de facteurs de risques connus dans l'entreprise et des actions identifiées dont l'efficacité a par ailleurs été démontrée.

Au vu des résultats présentés au chapitre 4, l'élaboration d'un plan de prévention pour La Poste suppose, au préalable, de mieux comprendre les facteurs de risques en lien avec l'organisation de ses activités et de mieux évaluer les actions menées par La Poste.

Face à ces besoins, nous proposons des recommandations suivant deux thèmes : « Mieux comprendre les facteurs de risques pour agir » et le « management du risque routier ». Les actions sont présentées sous forme de fiche, structurée en un constat, une proposition et, le cas échéant, un indicateur pour évaluer l'efficacité de l'action.

### **5.2.1 BESOIN N°1 : MIEUX COMPRENDRE LES FACTEURS DE RISQUES POUR AGIR**

L'analyse épidémiologique (voir le chapitre 4.2) a établi une forte association entre les accidents de la route et l'appartenance à un métier. Pour La Poste, le métier est lié à une organisation et, la compréhension de ce facteur de risque requiert d'identifier les données et les éléments chiffrés d'organisation du métier.

Pour ce faire, nous proposons deux types d'actions visant tout d'abord à isoler les données par métier puis à les compléter avec les informations liées aux organisations du travail.

<b>Action n°1</b>	<b>Identifier les circonstances principales d'accidents par métier</b>
<p><b>Constat :</b></p> <p>Le Colis a un risque d'accident de 14,5 fois supérieur par rapport au métier Transverse. Et, le Courrier et l'Enseigne ont respectivement un risque de 9,6 fois et 2,6 plus important que le métier Transverse.</p> <p>De prime abord, cette différence peut-être liée aux caractéristiques de l'activité des agents. Le Colis réalise la livraison des paquets essentiellement en milieu urbain avec des VUL 4RM tôlés. Les circuits de livraison bien que circonscrit à un secteur sont différents chaque jour.</p> <p>Le Courrier distribue les plis suivant des tournées préétablies. Mutualisées par secteur, certaines tournées sont « portionnées » et peuvent faire l'objet d'une redistribution entre les facteurs d'une équipe pour répondre à l'absence des agents ou à une évolution du trafic à la hausse ou à la baisse. Enfin, le Courrier assure la distribution en zones urbaines ou rurales avec des modes de déplacements variés : piétons, vélos, 2RM et 4RM.</p> <p>L'Enseigne a une organisation multi-sites qui requièrent des déplacements intersites fréquents et sollicite l'usage des véhicules personnels (voir la note « chartée »<sup>39</sup> sur la gestion des déplacements en intersites).</p> <p><b>Proposition :</b></p> <p>Ainsi il est proposé, à partir de l'étude des accidents du travail de :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. reprendre la même étude pour une analyse descriptive par métier (Enseigne, Courrier et Colis) des circonstances principales d'accidents de la biennale 2008-2009 puis sur 2010-2011.</li> <li>2. compléter cette analyse descriptive notamment par moyen de locomotion et suivant le nombre d'heures travaillées entre la prise de service et l'heure de l'accident.</li> </ol>	

<b>Action n°2</b>	<b>Obtenir des informations sur les organisations du travail pour mieux connaître les facteurs de risques</b>
<p><b>Constat :</b></p> <p>L'analyse multicritère n'a pas pu identifier les facteurs de risques liés aux éléments d'organisation comme l'heure, le mois, le régime de travail, le moyen de locomotion, intempéries car les populations exposées, par rapport à ces critères, n'ont pu être déterminées. Les systèmes d'informations actuels ne permettent pas de faire le lien entre un agent et son activité et a fortiori son activité de conduite.</p> <p><b>Proposition :</b></p> <p>Intégrer dans l'étude des accidents du travail les données d'organisation qui sont disponibles dans le système d'information :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utiliser un modèle de répartition des effectifs par activité en s'appuyant sur les cadres de références d'organisation par strate d'établissement. Chaque établissement est décrit suivant ses caractéristiques d'exploitation et des effectifs théoriques pour le fonctionnement. Ainsi, il est, en théorie, possible d'associer un effectif à une activité. Toutefois, cette hypothèse est à vérifier au regard du niveau de détail disponible dans le cadre de référence comme par exemple : x tournées 2RM et à condition que les informations soient mises à jour régulièrement et disponibles au niveau national.</li> </ol>	

<sup>39</sup> Note Enseigne : Gestion des déplacements au sein des TERRAINS applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2011 - Référence : DGELP.DRH.A.11.040 du 20 janvier 2011.

2. Utiliser les futurs systèmes de « Gestion du Temps et des Activités » qui permettent d'associer une ressource effective et une activité réelle et d'agréger l'information au niveau national.

Cependant, l'utilisation de ces informations doit vérifier que la description des activités permette :

- de différencier des tâches : « travail extérieur », « cabine »,
- d'avoir les caractéristiques de l'organisation : « travail extérieur en 2RM 125cc ».

Outre le métier, l'analyse épidémiologique a mis en évidence trois autres facteurs de risques : l'âge, le genre et les agents travaillant en ZUS. Cependant, les résultats étaient basés sur des données englobant les statistiques de tous les métiers. Pour comprendre chaque facteur de risque, il est au préalable nécessaire d'isoler les données par métier et d'établir si les facteurs de risques restent valables. Ce pré-requis réalisé, il est proposé l'action suivante :

<b>Action n°3</b>	<b>Comprendre les raisons du sur-risque lié à l'âge des agents, le genre et ceux qui travaillent en ZUS.</b>
-------------------	--

**Constat :**

La tranche d'âge [30-39 ans] a un sur-risque d'accident de près de 13 fois supérieur par rapport à la classe de référence des moins de 20 ans.

Le risque d'être plus longtemps absent augmente avec l'âge des agents et est de 5,6 fois plus important pour les 60 ans.

Les agents féminins présentent un sur-risque d'accident de +50% d'accident par rapport aux agents masculins et les agents travaillant en ZUS ont un sur-risque de +60% par rapport aux agents qui ne sont pas affectés en ZUS.

**Proposition :**

Les raisons de ces risques restent à connaître et ces associations posent la question sur les causes de l'accident : l'organisation, les moyens de locomotions, l'hétérogénéité des tâches effectuées.

Concernant le risque lié à l'âge, il est proposé, par métier de :

- identifier l'effectif par tranche d'âge en fonction du regroupement de fonction ou des entités. L'hypothèse est de vérifier si certaines populations sont plus présentes sur certaines fonctions ce qui permettrait de cibler les fonctions exposées.
- Identifier, par rapport aux tranches d'âges et fonctions exposées les circonstances d'accidents (moyen de locomotion, ancienneté, organisation, etc.) afin de déterminer les causes probables d'accident.

Pour les risques liés au genre et les personnes travaillant en ZUS, il est proposé de réaliser une étude spécifique par risque afin d'identifier les circonstances d'accident, établir les causes probables des accidents afin de proposer des actions de prévention pertinente.

Dans les présentations publiques en matière de sécurité routière, les principaux facteurs de risques sont : la vitesse, la prise d'alcool, le téléphone au volant, la part de responsabilité, etc. Sur ces facteurs, l'analyse épidémiologique ne disposait d'aucune information.

<b>Action n°4</b>	<b>Améliorer la connaissance des autres facteurs de risques liés à la route (alcool, etc.).</b>
<p><b>Constat :</b></p> <p>Les statistiques des accidents de la route sont établies à partir des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels rédigés par les forces de l'ordre. L'accident de la circulation décrit est un accident corporel (mortel et non mortel) avec ou sans tiers qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- provoque au moins une victime ayant nécessité des soins médicaux ;</li> <li>- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;</li> <li>- implique au moins un véhicule.</li> </ul> <p>Ces bulletins sont transmis aux services compétents de l'état et aux assurances pour instruction.</p> <p>La Poste a son propre service assurance qui instruit les dossiers de sinistres et est, par ailleurs, destinataire des Procès Verbaux établis par les forces de l'ordre.</p> <p><b>Proposition :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyser les données disponibles issues des procès-verbaux reçus et étudier la faisabilité d'une étude statistique à partir de ces données : volumétrie, risques identifiés à l'alcool, la vitesse, la prise de substances illicites, la conduite avec un téléphone mobile, etc.</li> </ul>	

### 5.2.2 BESOIN N°2 : MANAGER LA PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER

La revue de la littérature française et européenne a porté sur les actions de prévention du risque routier professionnel prescrites par les organismes et institutions reconnues (CNAM TS, EUROGIP, etc.). Celle-ci a été fructueuse sur le nombre de recommandations mais la plupart sont des bonnes pratiques avec peu d'éléments de preuve de leur efficacité.

Par comparaison le guide de l'Administration Nationale de la Sécurité Routière des États-Unis (NHTSA<sup>40</sup>) [58] sur « les mesures qui fonctionnent » est plus explicite en informant sur l'efficacité des mesures suivant un nombre d'étoiles :

- une étoile pour un niveau de preuve inexistant
- cinq étoiles pour une mesure efficace démontrée par plusieurs études statistiques.

Toutefois ce guide porte sur la prévention du risque routier grand public.

Les recommandations prescrites font l'objet d'un consensus autour de 4 champs : le management, l'organisation des déplacements, les compétences du conducteur et le choix des véhicules.

Au chapitre 4.4 nous avons pu constater que les pratiques de La Poste en matière de prévention du risque routier couvraient les 4 champs de recommandations. Mais, le constat n'a pas pu faire état d'évaluation systématique des actions entreprises.

Ainsi, avant de proposer de nouvelles actions de prévention, il est proposé d'évaluer les actions en cours et de mettre en œuvre un système de management des actions de prévention.

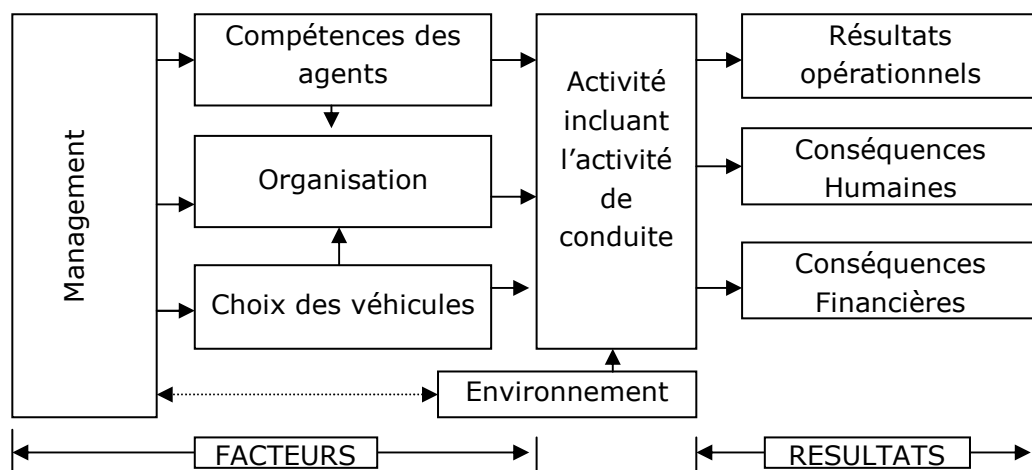
<sup>40</sup> NHTSA : National Highway Traffic Safety Administration

Les moyens mis en œuvre (ou facteurs) pour prévenir le risque routier ont un effet sur les résultats : opérationnel, humain et financier.

La Figure 8 illustre les interactions entre les facteurs de prévention et les résultats. Le management, suite à l'évaluation des risques, décide des compétences attendues pour ses agents, de l'organisation du travail et le choix des véhicules. Ces facteurs ont une incidence sur l'activité de conduite soumise à un environnement (infrastructures, autres usagers de la route dont il est difficile, pour l'entreprise, d'avoir une maîtrise).

Le risque routier impacte les résultats sur les plans :

- opérationnel : avec des tournées à découvert,
- humain : arrêt de travail, etc.
- financier : coût de remplacement de matériel, assurances, etc..



**Figure 8 Manager la prévention du risque routier**

Les recommandations suivantes proposent des moyens pour piloter le « processus » : prévenir le risque routier professionnel.

Action n°5	Mesurer l'impact de l'implantation des moyens de prévention
<b>Constat :</b>	
A ce jour, il n'a pas été fait de lien entre la mise en œuvre des moyens de prévention (évaluation des risques, habilitation à la conduite, etc.) et les résultats en matière de risque routier.	
La Poste dispose d'une Inspection interne en matière de Santé et Sécurité au Travail (ISST). Les Inspecteurs ont pour mission de vérifier la conformité des établissements de La Poste au regard du Code du Travail sur près de 90 critères.	
Chaque inspection fait l'objet d'un rapport destiné au Directeur d'Etablissement.	
<b>Proposition :</b>	
Exploiter les données issues des rapports de l'ISST au regard des résultats en accident du travail de ces établissements afin d'évaluer l'impact des actions de prévention (Evaluation des Risques, Habilitation à la conduite, etc.) sur les résultats.	
Pour le risque routier nous proposons de passer en revue 23 critères en lien avec la prévention du risque routier et de construire, sur cette base, des indicateurs de suivi.	

L'ISST réalise environ 1000 inspections par an soit 250 inspections par trimestre ce qui est un échantillon suffisant pour suivre la progression de ces indicateurs au regard des règles de l'audit par échantillonnage<sup>41</sup> édité par le Forum International de l'Accréditation.

**Indicateur :**

Proportion Ratio = (Nombre Acc Circulation sur Etb conforme/ Nombre Acc Circulation sur Etablissement audité) / (Nombre Etablissement conforme / Nombre Etablissement audité) sur 12 mois glissants.

Si PR<1, les établissements conformes connaissent moins d'accidents que les autres.

**Action n°6 | Suivre les résultats des actions de La Poste par scénario d'accident**

**Constat :**

Les accidents de la circulation ont, comme les chutes de plain-pied, des causes multifactorielles. Dans ce cas de figure, l'INRS préconise de travailler sur les scénarios d'accidents pour établir les plans de prévention.

Le scénario-type d'accident « peut être défini comme un « prototype de déroulement » correspondant à un groupe d'accidents présentant des similitudes d'ensemble du point de vue de l'enchaînement des faits et des relations de causalité, dans les différentes phases conduisant à la collision » ( BRENNAC [6]).

Pour La Poste, l'équivalent serait d'établir des arbres des causes types d'un accident à partir de l'analyse des circonstances dans SIPREVA et, le cas échéant des arbres des causes<sup>42</sup> établis par les chefs d'établissement.

**Proposition :**

Pour les 2RM, La Poste a décidé de substituer ce moyen de locomotion accidentogène par un autre type de véhicule d'ici 2015. La revue de littérature nous apprend que les causes d'accidents en 2RM sont multiples : stabilité précaire du 2RM, compétence des conducteurs, visibilité du 2RM par rapport aux autres usagers de la route, etc.

L'approche par scénario permettra de :

1. identifier les principales causes des accidents en 2RM de La Poste,
2. identifier la part des accidents liés au véhicule 2RM et estimer la baisse des accidents,
3. vérifier par l'expérience si la substitution du 2RM induit une baisse significative des accidents suivant l'estimation donnée.

Si cette approche est validée, son application pourra être envisagée pour les différents types d'accidents de circulation et les chutes de plain-pied.

**Indicateur :**

Indicateur de résultat spécifique au scénario-type d'accident retenu

<sup>41</sup> Document d'exigences IAF pour la certification multi-sites par échantillonnage. La règle définit la racine carré du nombre de sites à évaluer <http://www.cofrac.fr/documentation/IAF-MD1>

<sup>42</sup> Démarche de La Poste d'Analyse Managériale des Causes des Accidents du Travail (AMCAT).

<b>Action n°7</b>	<b>La connaissance du coût global du risque routier</b>
<p><b>Constat :</b></p> <p>La connaissance du coût global du risque routier contribue à la sensibilisation de la prévention. Cependant, cette analyse à La Poste est complexe car la rationalisation de la gestion des équipements et des organisations a conduit à « éclater » l'information dans plusieurs Directions et Filiales.</p> <p>Faute de temps, cette étude n'a pu être menée mais nous pourrions citer à titre d'information un solde négatif de 8 320 000 €uros engendré par le règlement des sinistres des véhicules terrestres à moteur de La Poste en 2009<sup>43</sup>.</p> <p><b>Proposition :</b></p> <p>Estimer le coût global du risque routier pour La Poste par une analyse de type Coût Global de Possession, en identifiant les coûts de prévention et les coûts de réparation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Exemple de coûts de prévention (coûts directs) : Formation à la prévention routière, Visite médicale, surcoûts des options de sécurité et maintenance.</li> <li>- Exemple de coûts de réparation (coûts directs et indirects) : Accidents du travail, remplacement, réparations des véhicules ou remplacement, coûts des sinistres, etc.</li> </ul>	
<p><b>Indicateur :</b></p> <p>Coût de prévention et coût de réparation par rapport au chiffre d'affaires ou masse salariale.</p>	

### 5.3 PROPOSITION D'UNE GRILLE D'AUTO-ÉVALUATION

La revue de littérature a permis de recenser les bonnes pratiques existantes en matière de prévention du risque professionnel. Ces bonnes pratiques établissent une référence sur les meilleures pratiques disponibles au niveau des entreprises en Europe.

A partir de ces bonnes pratiques, nous proposons une grille expérimentale (cf. Tableau 25 ci-après) basée sur la synthèse des recommandations au paragraphe 4.4 et adapté au contexte de La Poste.

Cette grille permettra à La Poste de :

- auto-évaluer son action par rapport aux meilleures pratiques disponibles en matière de prévention du risque routier,
- valoriser ses actions par rapport aux autres entreprises

Cette grille permet également de planifier la progression de ses actions de prévention dans le temps avec comme point de départ : la conformité réglementaire.

La grille propose les quatre thèmes identifiés par la revue de littérature. Chaque thème est décliné en niveau de performance à atteindre. La progression sur chaque thème s'effectue en validant successivement chaque niveau : un niveau supérieur ne peut être atteint sans avoir validé le niveau précédent.

Pour refléter les réalités de l'entreprise, il est préconisé de réaliser l'auto-évaluation avec l'appui d'un groupe pluridisciplinaire.

<sup>43</sup> Bilan des sommes forfaitaires entre montants décaissés et montants encaissés. Source SAG



Thème	0	1	2	3
	Pratique inexistante	Exigence réglementaire ou recommandation		Meilleure pratique disponible
Management	Pas d'évaluation du risque routier	Le risque routier est évalué dans le document unique et des actions sont mises en œuvre	Les actions mises en œuvre font l'objet d'évaluations chiffrées et font l'objet d'une amélioration continue.	Les actions mises en œuvre ont démontrées une baisse de la sinistralité
Organisation des déplacements	Les déplacements sont décidés sur un critère économique	Les déplacements sont rationalisés dans le respect du Code de la Route	Les déplacements sont organisés pour diminuer les situations à risque (stationnement, déplacement, communication mobile, etc.).	L'organisation du travail est mise en œuvre de façon à diminuer la fatigue liée à d'autres risques (stress, maintenance, etc..)
Gestion des véhicules	Les voitures sont choisies au plus bas coût pour l'entreprise. L'entretien est uniquement d'ordre curatif.	Le choix des véhicules prend en compte les recommandations de la CNAM TS, lorsque cela est applicable à La Poste. Ils sont entretenus suivant les consignes du constructeur	Les véhicules font d'une évaluation et de test pour l'usage postal. Ils sont entretenus	Les véhicules font l'objet d'une conception adaptée à l'usage postal, bien entretenus et disposent des aménagements conçus pour La Poste
Formation des conducteurs	Pas de formation post-permis spécifique	Une formation post-permis existe avec un rappel des règles	Une évaluation des compétences des conducteurs est mise en œuvre en fonction des véhicules conduits	Les conducteurs reçoivent une habilitation pour conduire les véhicules de La Poste.

**Tableau 25 Grille d'auto-évaluation en matière de prévention du risque routier**

## **6 CONCLUSION**

Le risque routier professionnel est un risque majeur pour La Poste, pris en compte depuis plusieurs années dans les plans de prévention.

L'objectif de ce mémoire était d'établir un plan de prévention du risque routier dit « de mission » basé d'une part sur une analyse épidémiologique des données statistiques disponibles et d'autre part sur des actions efficaces.

Par rapport à l'objectif, l'étude n'a pu établir un plan d'action car les facteurs de risques mis en évidence ne permettent pas, dans l'immédiat, d'identifier des actions de prévention. Des données supplémentaires doivent être recherchées tant sur le plan quantitatif (ex : les populations de références suivant l'organisation, les distances parcourues, les temps de conduites des populations exposées par moyen de locomotion) que qualitatif (ex : la vitesse, l'alcool ou les médicaments).

Quant aux recommandations issues de la revue de littérature, elles étaient majoritairement de bonnes pratiques avec peu d'éléments de preuves dont l'application exhaustive ne permettait pas de garantir une baisse du risque routier.

Cependant ces résultats nous amènent deux enseignements :

- les bases de données des entreprises sont une source d'identification de facteur de risques pour autant que les données d'organisation et les populations exposées soient bien identifiées,
- la revue de littérature a permis de démontrer que La Poste agit sur tous les champs possibles de la prévention.

Ainsi, pour établir un plan de prévention efficace pour La Poste, la priorité doit être donnée à la compréhension par métier des circonstances d'accident en lien avec les facteurs de risques mis en évidence (métier, âge, etc.).

Ensuite, le recueil d'information sur les populations exposées et les organisations doit être planifié afin d'élargir l'application des méthodes multicritères et l'analyse des facteurs de risques aux circonstances de l'accident. Parallèlement, il peut être établi, à partir de l'analyse descriptive, les scénarios types d'accident. Ces scénarios seraient présentés aux experts des métiers pour un travail collectif de propositions d'actions de prévention à partir des constats.

Enfin, une perspective à moyen-long terme est la mise en œuvre d'un management de la prévention du risque routier et notamment l'évaluation des actions entreprises. De même, l'approche globale de ce type de démarche doit « fédérer » les différents points de vue des acteurs de La Poste vers un objectif commun de prévention du risque routier. En effet, les réorganisations successives et nécessaires pour adapter La Poste au contexte économique ont pu faire naître des divergences dans les objectifs.

Ainsi, loin de créer de nouvelles actions, les recommandations précisent les moyens à mettre en œuvre en matière de prévention du risque routier dans le cadre du Plan Santé Sécurité au Travail 2010-2013 de La Poste.

## 7 **BIBLIOGRAPHIE**

- [1]. AMANS, MOUTREUIL, « Synthèse du projet RIDER – Recherche sur les accidents impliquant un deux-roues motorisé », Avril 2005, [http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/06-RR2\\_predit\\_RIDER\\_final\\_00\\_01\\_synthese\\_20\\_cle5f1292.pdf](http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/06-RR2_predit_RIDER_final_00_01_synthese_20_cle5f1292.pdf).
- [2]. Arrêté du 31 août 2010 modifiant l'arrêté du 21 décembre 2005 fixant la liste des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée. NOR : DEVS1019542A, [http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo\\_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20100914&numTexte=1&pageDebut=16583&pageFin=16602](http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20100914&numTexte=1&pageDebut=16583&pageFin=16602)
- [3]. Assemblée nationale, « Rapport d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière, n°3864 », 19 octobre 2011. [http://www.assemblee-nationale.fr/13/dossiers/causes\\_accidents\\_prevention\\_routiere.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/13/dossiers/causes_accidents_prevention_routiere.asp)
- [4]. Belleghem, Bourgeois « Le métier de coursier et ses pratiques de prévention. Étude ergonomique pour la prévention des risques professionnels », 17 mars 2004, <http://www.cramif.fr/pdf/risques-professionnels/metier-coursier-pratique-prevention-etude-ergonomique.pdf>.
- [5]. Bernard LAUMON, « Vitesse de déplacement et autres facteurs d'accident routier » - Expertise collective : « Téléphone et Sécurité routière », p 203, INSERM, 2011.
- [6]. T. Brenac et D. Fleury (1999), « Le concept de scénario type d'accident de la circulation et ses applications », Recherche Transports Sécurité 63, 63-76 - [http://www.inrets.fr/fileadmin/ur/ma/Fichiers\\_mistral/Page\\_Brenac/RTS-TB-DF-99.pdf](http://www.inrets.fr/fileadmin/ur/ma/Fichiers_mistral/Page_Brenac/RTS-TB-DF-99.pdf)
- [7]. BRSI, « MP3 players and traffic safety "State of the Art" », 2009, [http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/mp3study\\_final.pdf](http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/mp3study_final.pdf)
- [8]. Centre Technique de l'artisanat, « Diagnostic de Prévention et Gestion du Risque Routier en Entreprise - Outil PEDRO », <http://pedro.artifrance.fr/>.
- [9]. Centre Technique de l'Artisanat, « Plan d'évaluation et d'actions des risques routiers (PEDRO/France) », <http://pedro.artifrance.fr>
- [10]. Chambre de Métiers et de l'Artisanat d'Ile de France, Fiche sécurité sur « Le risque routier Professionnel », septembre 2009 - [http://www.cma94.com/files/Documentation\\_et\\_informations\\_pratiques/fiches\\_securite/secu\\_routier\\_e.pdf](http://www.cma94.com/files/Documentation_et_informations_pratiques/fiches_securite/secu_routier_e.pdf).
- [11]. CNAM TS, « Recommandation 307, Utilisation des Roll Conteneur dans la distribution », novembre 1988, <http://www.ameli.fr/employeurs/prevention/recherche-de-recommandations.php?>
- [12]. CNAM TS, « Référentiel de compétences pour l'utilisation d'un VUL dans le cadre professionnel », 29 avril 2009. <http://www.ameli.fr/employeurs/prevention/le-risque-routier/le-risque-routier.php>
- [13]. CNAMTS/INPES, Dossier de Presse de juin 2002 « LE PORT DU CASQUE À VÉLO : C'est pas obligatoire, c'est juste indispensable », <http://www.inpes.sante.fr/70000/dp/02/dp020604.pdf>
- [14]. Comité pour la Prévention du Risque routier Professionnel, « Livre blanc - 12 propositions pour un véhicule utilitaire plus sûr », Janvier 2007, <http://www.risque-routier-professionnel.fr/IMG/pdf/LivreBlancVulVdef.pdf>.
- [15]. Comité pour la Prévention du Risque routier Professionnel, « Livre blanc – Pour la prévention du risque trajet », Février 2011, [http://www.carsat-pl.fr/risques/actualites\\_revues/doc/livre\\_blanc\\_prevention\\_risque\\_trajet.pdf](http://www.carsat-pl.fr/risques/actualites_revues/doc/livre_blanc_prevention_risque_trajet.pdf)
- [16]. Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles, « Prévention du risque routier au travail - Texte adopté le 5 novembre 2003 », <http://www.carsat-pl.fr/risques/dossiers/routier/doc/CAT-051103.pdf>
- [17]. Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles, « Prévenir les accidents routiers de trajet - Texte adopté le 28 janvier 2004 ». <http://www.carsat-pl.fr/risques/dossiers/routier/doc/trajet280104.pdf>
- [18]. Commission économique pour l'Europe des Nations unies (UNECE) « Résolution d'ensemble sur la circulation routière » août 2009, [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated\\_Resolution\\_on%20Road\\_Traffic\\_RE1\\_f.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated_Resolution_on%20Road_Traffic_RE1_f.pdf)

- [19]. Commission Européenne Mobilité et Transport, « SafetyNet (2009) Work-related road safety – Web text », téléchargé le 7 octobre 2011, [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/work/index.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/work/index.htm)
- [20]. Commission Européenne Mobilité et Transport, « Vers un espace européen de la sécurité routière : orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 », juillet 2010, [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/road\\_safety\\_citizen/road\\_safety\\_citizen\\_100924\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_fr.pdf)
- [21]. Commissariat général au développement durable, « Le point sur Disparités socio-géographiques du risque routier urbain », novembre 2011, [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/LPS103.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/LPS103.pdf)
- [22]. CRAM Alsace-Moselle, « Comment bien choisir les équipements de sécurité du VUL ? », juin 2009, <http://www.cram-alsace-moselle.fr/Prevent/doc/pdfreco/guidequipVUL.pdf>.
- [23]. CRAM Alsace-Moselle, « Guide d'aide au choix d'un VUL », novembre 2009 - <http://www.cram-alsace-moselle.fr/Prevent/doc/pdfreco/GuideVULplaq.pdf>.
- [24]. CUCHERAT Michel, Article internet « Interprétation des essais cliniques pour la pratique médicale », août 2009, [www.spc.univ-lyon1.fr/polycop](http://www.spc.univ-lyon1.fr/polycop)
- [25]. Dionne, Georges ; Laberge-Nadeau, Claire; Desjardins, Denise; Messier, Stéphane; Vanasse, Charles, Rapport R-111 IRSST « Analyse des facteurs qui expliquent les taux et les gravités des accidents routiers impliquant des chauffeurs professionnels au Québec ». septembre 1995. <http://www.irsst.qc.ca/media/documents/PubIRSST/R-111.pdf>
- [26]. DÔMONT Alain, WEHBI Vincent – Livre « Santé Sécurité routière et santé au travail », janvier 2007, Editions Docis, Paris
- [27]. DSCR, Dépliant d'information « GUIDE DE BONNE CONDUITE - 50 conseils pour rouler en toute sécurité », décembre 2004, [http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/sric\\_depliant\\_bonneconduite\\_2004\\_05\\_09\\_cle5aa11d.pdf](http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/sric_depliant_bonneconduite_2004_05_09_cle5aa11d.pdf).
- [28]. DSCR, Dépliant d'information « La vitesse connaissez-vous ses effets et ses risques », septembre 2010, [http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/Dep-Vitesse\\_cle63cd7d.pdf](http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/Dep-Vitesse_cle63cd7d.pdf)
- [29]. DSCR, Rapport « La sécurité routière en France – Les grandes lignes du Bilan de l'année 2009 », [http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/la\\_securite\\_routiere\\_en\\_france\\_-\\_les\\_grandes\\_lignes\\_du\\_bilan\\_29\\_07\\_10\\_cle0cd787.pdf](http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/la_securite_routiere_en_france_-_les_grandes_lignes_du_bilan_29_07_10_cle0cd787.pdf)
- [30]. DSCR, « La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2010 », [http://www.securite-routiere.gouv.fr/article.php?id\\_article=3987](http://www.securite-routiere.gouv.fr/article.php?id_article=3987)
- [31]. Emmanuelle Amoros, Karine Supernant, Anne-Céline Guérin, Mireille Chiron. Rapport « Enquête auprès de 900 usagers de vélo ; utilisation du casque et des équipements de conspécuité - (UMRESTTE) INRETS – UCBL –InVS ». Décembre 2009, [http://www.invs.sante.fr/publications/2010/cyclistes\\_victimes\\_accidents/rapport\\_cyclistes\\_victimes\\_accidents\\_enquete\\_usagers.pdf](http://www.invs.sante.fr/publications/2010/cyclistes_victimes_accidents/rapport_cyclistes_victimes_accidents_enquete_usagers.pdf)
- [32]. ETSC, « Preventing Road Accidents for the Safety of employees Thematic reports 1-6 », mai 2011, <http://www.etsc.eu/documents/praise/PRAISE%20Thematic%20Reports%201-6.pdf>
- [33]. ETSC, « Preventing Road Accidents for the Safety of employees Thematic Report 7 : EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers », Octobre 2011, [http://www.etsc.eu/documents/Report7\\_final.pdf](http://www.etsc.eu/documents/Report7_final.pdf)
- [34]. ETSC, « Preventing Road Accidents for the Safety of employees Thematic Report 8 Driving for Work Managing Speed.pdf », Décembre 2011, <http://www.etsc.eu/documents/PRAISE%20Thematic%20Report%208%20Driving%20for%20Work%20Managing%20Speed.pdf>
- [35]. EUROGIP « Le risque routier encouru par les salariés en Europe - Rapport d'enquête Actualisation du rapport Eurogip-05/F publié en 2003 », Septembre 2009, [http://www.eurogip.fr/fr/docs/Eurogip\\_risque\\_routier\\_2009\\_40F.pdf](http://www.eurogip.fr/fr/docs/Eurogip_risque_routier_2009_40F.pdf)
- [36]. European Agency for Safety and Health at Work , Revue de littérature "A review of accidents and injuries to road transport drivers", 2010, [http://osha.europa.eu/en/publications/literature\\_reviews/Road-transport-accidents.pdf](http://osha.europa.eu/en/publications/literature_reviews/Road-transport-accidents.pdf)
- [37]. European Agency for Safety and Health at Work, "OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview", 2010, ISBN 978-92-9191-303-9, [http://osha.europa.eu/en/publications/reports/transport-sector\\_TERO10001ENC](http://osha.europa.eu/en/publications/reports/transport-sector_TERO10001ENC)

- [38]. European Agency for Safety and Health at Work, Document de travail "Managing risks to drivers in road transport" , 2011, [http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers\\_TEWE11002ENN](http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEWE11002ENN)
- [39]. European Agency for Safety and Health at Work, Revue de littérature « Delivery and despatch riders' safety and health : a European review of good practice guidelines », 2010, [http://osha.europa.eu/en/publications/literature\\_reviews/delivery-despatch-riders.pdf](http://osha.europa.eu/en/publications/literature_reviews/delivery-despatch-riders.pdf) .
- [40]. HADDON William Jr – "Options for the prevention motor vehicle crash injury"- Israel Journal Medicine of science, Vol 16, No1, January 1980.
- [41]. Health and safety executive "Driving at work managing work-related road safety", septembre 2003 - [www.hse.gov.uk/pubns/indg382.pdf](http://www.hse.gov.uk/pubns/indg382.pdf).
- [42]. INRS, « Choisir son Véhicule Utilitaire Léger » ED6046, Avril 2009
- [43]. INRS, « Le carnet de suivi des Véhicule Utilitaire Léger –ED6055», février 2010
- [44]. INRS, « Le risque routier en mission – Guide d'évaluation des risques » ED 986, septembre 2006.
- [45]. INRS, « Prévenir les accidents de circulation routière des salariés, un enjeu pour votre entreprise. Document d'évaluation préalable » - ED849, 2000
- [46]. INRS, « Prévenir les accidents de circulation routière des salariés, un enjeu pour votre entreprise. Document d'évaluation préalable » - ED849, 2000
- [47]. INRS, « Risque routier encourus par les salariés. Comprendre pour agir – Guide d'évaluation » ED 877, 2001
- [48]. INRS, « Risque routier encourus par les salariés. Comprendre pour agir – Guide d'évaluation » ED 877, 2001
- [49]. INRS, Note scientifique NS 286 « Risque routier - Retenue au choc de mobilier embarqué en zone arrière de fourgons ou de fourgonnettes. Exigences et méthode d'essai », mars 2010
- [50]. INRS, Page Web sur le thème « Conduire pour le travail » consulté le 21 juin 2011
- [51]. INSERM, Expertise collective « Téléphone et sécurité routière », 2011 , [http://www.securite-routiere.gouv.fr/article.php3?id\\_article=3902](http://www.securite-routiere.gouv.fr/article.php3?id_article=3902).
- [52]. INSERR, Projet « Guide pour la Formation des Automobilistes (GFA), A l'usage des enseignants de la conduite et de la sécurité routière », mars 2003, <http://www.inserr.org/index.php/le-conducteur/64-projet-inserr>
- [53]. INSERR, Projet « Guide pour la Formation des Motocyclistes (GFM), Pour aider les enseignants à rendre leurs élèves capables de conduire une motocyclette sans mettre en danger leur sécurité ni celle des autres », mars 2002, [http://www.inserr.org/images/stories/CRV/PROJETGFMINSERR\\_000.pdf](http://www.inserr.org/images/stories/CRV/PROJETGFMINSERR_000.pdf)
- [54]. LE BRETHON Brigitte, Rapport d'information « Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France », Janvier 2004, <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics//044000109/0000.pdf>
- [55]. LIEBERMANN, Rapport n°2003-0123-01 « Relations entre l'état et les sociétés d'assurance en matière de sécurité routière », juillet 2003, <http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/documents/Temis/0050/Temis-0050532/15366.pdf>.
- [56]. M. Philippe Da Costa « Sécurité routière et circulation : la responsabilité des différents acteurs - AVIS ET RAPPORTS DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL», 2007, [http://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2007/2007\\_13\\_philippe\\_da\\_costa.pdf](http://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2007/2007_13_philippe_da_costa.pdf)
- [57]. Murray, W., Pratt, S., Hingston, J. & Dubens, E. (2009a). « Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide (Draft)», 2009, <http://www.cdc.gov/niosh/programs/twu/global/pdfs/WhitePaper.pdf>.
- [58]. NHTSA, « Countermeasures that work – a highway safety countermeasure guide for state highway safety offices, six edition », février 2011, <http://www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/pdf/811444.pdf>
- [59]. OMS, « Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation : Résumé », 2004,, [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/fr/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html)
- [60]. Organisation mondiale de la Santé, « Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 », Mai 2011, [http://www.who.int/entity/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_fr.pdf](http://www.who.int/entity/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_fr.pdf).

- [61]. Organisation mondiale de la Santé, « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir », 2009, [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009/fr/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/fr/)
- [62]. Préfet GUYOT Régis, « Gisements de sécurité routière », mai 2002, La documentation française – Paris, <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics//024000546/0000.pdf>
- [63]. Préfet GUYOT Régis, « Gisements de sécurité routière : les deux-roues motorisés », juin 2008, La Documentation française, Paris, <http://urbamet.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Urbamet/0286/Urbamet-0286194/PREDIT0109.pdf>.
- [64]. PSRE, « Système de management sécurité routière - Référentiel de la prévention du risque routier en entreprise », janvier 2007, Association pour la Promotion de la Sécurité Routière en entreprise. <http://www.asso-psre.fr>. ISBN : 2-912916-47-X.
- [65]. PSRE, « Les chefs d'entreprise et la sécurité routière de leurs salariés - Enquête PSRE – IFOP 2010 », décembre 2010, [http://www.asso-psre.com/pdf/Lettre\\_PSRE\\_Special\\_Dec\\_2010.pdf](http://www.asso-psre.com/pdf/Lettre_PSRE_Special_Dec_2010.pdf).
- [66]. Réseau Francophone Formation à la Santé Sécurité au Travail, « Fiche Pédagogique : Le Risque routier », 2011, [http://www.rffst.org/index.php/Ressources:Accueil/ressources/risque\\_routier](http://www.rffst.org/index.php/Ressources:Accueil/ressources/risque_routier).
- [67]. S J Thornley, A Woodward, J D Langley, S N Ameratunga, A Rodgers – « Conspicuity and bicycle crashes: preliminary findings of the Taupo Bicycle Study », Injury Prevention 2008;14:11–18
- [68]. S.Thierry, D.Chaouanière, C.Aubry, « Conduite et Santé Une revue de la littérature », 1er trimestre 2008, Documents pour le Médecin du Travail n°113, page 45-63
- [69]. SUBREMON Alexandra, LEBRUN Dominique, LIEBERMANN Claude, RENVOISE François, « Etude sur les mesures de sécurité routière en Europe- Conseil général de l'environnement et du développement durable », janvier 2010. [http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007055-01\\_rapport\\_cle2144c6.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007055-01_rapport_cle2144c6.pdf).
- [70]. Table québécoise de la sécurité routière, « Deuxième rapport de recommandations, Pour poursuivre l'amélioration du bilan routier », Novembre 2009, <http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/2e%20Rapport%20%282009%29.pdf>
- [71]. Table québécoise de la sécurité routière, « Pour améliorer le bilan routier, Premier rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière », juin 2007, <http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/1er%20Rapport%20%282007%29.pdf>
- [72]. Tourne, Van Belleghem - « Analyse de l'activité de conduite professionnelle : approche ergonomique et illustrations – Dossier technique n°25 », juillet 2010, Mutualité Sociale Agricole, [http://referencessante-securite.msa.fr/files/SST/SST\\_1280133868466\\_11162\\_RISQUE\\_ROUTIER.pdf](http://referencessante-securite.msa.fr/files/SST/SST_1280133868466_11162_RISQUE_ROUTIER.pdf).
- [73]. Union Européenne, Site internet « European Safer Urban Motorcycling » (Projet de l'union européenne portant sur les projets en matière de prévention du risque accidents des deux roues moteurs), <http://www.esum.eu/index.html>
- [74]. Van Elslande – « Accidentologie, Usage et Représentation des Deux-roues Motorisés - Fiche de synthèse du projet "2RM" », août 2008, <http://www.inserr.org/index.php/la-securite-routiere/47-projet-2rm>.
- [75]. W.DAB et L.L.ABENHAIM – « Connaissance scientifique et action en santé publique : l'utilité de la recherche dans l'élaboration d'un programme de santé », Canadian Journal of Public Health, Vol 75, sept 1984, p388-392

## **TABLEAU ET ILLUSTRATIONS**

Figure 1 Définition risque routier - Source CARSAT Pays de Loire.....	5
Figure 2 Le Groupe La Poste .....	7
Figure 3 Les Bases de données de La Poste.....	10
Figure 4 Schéma de synthèse du déroulé de l'évaluation des risques .....	13
Figure 5 Evolution de l'IF des accidents de trajet de circulation avec arrêt .....	24
Figure 6 Choix des véhicules suivant la distance du parcours .....	29
Figure 7 Démarche pour constituer un Plan de Prévention d'un Risque .....	40
Tableau 1 Les effectifs de La Poste par métier en 2010 .....	7
Tableau 2 Population de référence par regroupement de fonctions.....	16
Tableau 3 Les populations concernées par le risque routier .....	17
Tableau 4 Répartition des accidents de trajet et de travail avec et sans arrêt .....	18
Tableau 5 Répartition des accidents de travail selon leur type .....	18
Tableau 6 Répartition des accidents de circulation travail avec arrêt selon le regroupement de fonctions .....	19
Tableau 7 Répartition (extrait) des lésions suite à accident de circulation .....	19
Tableau 8 Répartition des accidents du travail suivant le mois.....	20
Tableau 9 Répartition des accidents du travail suivant l'environnement .....	20
Tableau 10 Répartition des accidents de travail selon l'heure de l'accident.....	21
Tableau 11 Répartition des accidents de travail de circulation avec arrêt selon le moyen de locomotion.....	21
Tableau 12 Évaluation multicritères du risque de survenue d'au moins un accident de la circulation en travail en 2008 et 2009 (sans le critère « ancienneté ») .....	22
Tableau 13 Répartition des accidents de travail avec arrêt selon l'ancienneté dans la fonction pour les Métiers Colis Courrier Enseigne .....	23
Tableau 14 Répartition des accidents de trajet selon leur type.....	24
Tableau 15 Évaluation multicritères du risque de survenue d'au moins un accident de la circulation en trajet .....	25
Tableau 16 Facteurs de risque de durée d'absence post-accident de trajet en 2008 et 2009 (extrait) .....	25
Tableau 17 Durée moyenne d'absence suite à un accident de trajet selon le Métier.....	26
Tableau 18 Répartition des accidents de trajet avec arrêt selon le moyen de locomotion .....	26
Tableau 19 Sinistralité avec tiers pour 1000 personnes .....	27
Tableau 20 Répartition en 2010 des différents moyens de locomotion de La Poste .....	28
Tableau 21 Synthèse des recommandations en prévention risque routier de mission (e) origine européenne, (f) origine française, mixte si <> .....	31
Tableau 22 Evaluation des pratiques de La Poste au regard des recommandations françaises et européennes .....	32
Tableau 23 Effectifs formés à l'éco-conduite.....	37
Tableau 24 Principaux EPI disponibles pour le Postier.....	39
Tableau 25 Grille d'auto-évaluation en matière de prévention du risque routier .....	48

## **ANNEXE A LES ENTRETIENS : QUESTIONS ET SERVICES INTERROGÉS**

L'étude sur la prévention du risque professionnel a permis de réaliser une série d'entretiens avec le double objectif de découvrir l'organisation générale de la filière prévention, les actions en cours et futures en matière de prévention du risque routier.

Les entretiens ont été menés au sein des services suivants listés ci-dessous. Le chiffre entre parenthèses correspond au nombre de personnes rencontrées.

- Direction Prévention Sécurité Santé au Travail du Corporate (3 pers) : DPSST
- Direction Prévention Sécurité Santé au Travail des métiers Courrier (3 pers), Colis (1 pers), Enseigne (3 pers), Services Financiers (1 p), Transverse (1p) : DPSST Métier,
- Direction Opérationnelle Territoriale Courrier (2p) : DOTC,
- Plateforme de Distribution du Courrier (1p),
- Direction Industrielle du Courrier (1p)
- Direction Technique du Courrier (2p) : DTC,
- L'Université du Courrier (1p)
- Service des Assurances du Groupe (2p) : SAG,
- Direction de la Sécurité en charge du système d'information sur l'analyse des causes des accidents du travail (1p),
- Direction de la Responsabilité Sociétale d'Entreprise (1p) : DRSE,

Le tableau suivant présente les questions posées durant les entretiens pour répondre au double objectif :

**Tableau annexe 1 Questionnaire pour les entretiens**

	DPSST	DPSST COURRIER	DPSST Colis	DPSST Enseigne	DPSST Services Financiers	DPSST Transverse	DI	DOTC	PDC	DTC	SAG	DSI	DRSE	UC
<b>Questions générales</b>														
Quels sont les enjeux en matière de Sécurité Santé au Travail ?	X	X	X	X	X	X								
Quelle est l'organisation de la filière prévention au sein du métier ?	X	X	X	X	X	X		X						
Quelle est l'organisation du métier et ses activités ?		X	X	X	X	X	X				X			X
Quelles sont les principales fonctions/activités au sein du métier.		X	X	X	X	X	X							
Quelles sont les activités les plus exposés au risque d'accident du travail ?		X	X	X	X	X								
Quels est la typologie des risques rencontrés ?	X	X	X	X	X	X								



	DPSST	DPSST COURRIER	DPSST Collis	DPSST Enseigne	DPSST Services Financiers	DPSST Transverse	DI	DOTC	PDC	DTC	SAG	DSI	DRSE	UC
Comment les actions qui sont définies au niveau peuvent alimenter des actions au national ?		X	X	X	X	X		X	X					
Comment s'effectue l'achat de matériel ou habillement en SST ?		X	X	X	X	X								
Comment est déployé l'outil d'évaluation du risque routier professionnel (EvRP) ?	X	X	X	X	X	X		X	X					
Quelles sont les bases de données existantes sur lesquelles s'appuie la filière prévention ?	X	X	X	X	X	X		X	X			X		
<b>Questions spécifiques au risque routier ?</b>														
Une charte de sécurité routière a été établie en 2006. Comment elle est appliquée ? Quel est le suivi réalisé ?		X	X	X	X	X								
Quel est le processus d'achats des véhicules ?							X			X				
Quelle est la procédure d'entretien des véhicules ?									X	X				
Comment est mise en œuvre l'habilitation à la conduite de La Poste ?	X	X	X					X	X					X
Comment est mise en œuvre la formation en matière de sécurité routière ?														X
Comment s'effectue l'évaluation des véhicules ?							X			X				
Quels sont les projets en cours ou innovants dans le domaine des véhicules ?		X	X				X			X				
Quels sont les projets qui contribuent à la diminution du risque routier de trajet ?													X	
Quel est le point des assurances sur le risque routier ?											X			
Quel est le coût direct ou indirect du risque routier à La Poste ?	X										X			

## **ANNEXE B EXEMPLES DE QUESTIONS POUR L'ÉVALUATION DU RISQUE ROUTIER POSÉES DANS LE MÉTIER COURRIER**

Ces questions ont été extraites de l'outil EvRP à la date du 6 décembre 2010

### **Questions de prévention collective - Directeur d'établissement**

<b>Question</b>	<b>Réponse</b>	<b>Aide</b>
L'habilitation à la conduite délivrée à tous les agents concernés est-elle complète (y compris CDD, intérimaires) ?	<input type="checkbox"/> Oui avec formalisation <input type="checkbox"/> Oui mais sans formalisation <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Non concerné	l'habilitation comprend : vérification du permis de conduire, formation à la prévention routière, vérification de l'aptitude médicale, audit de conduite et remise de l'imprimé réglementaire
Le registre de suivi des habilitations à la conduite est-il tenu à jour ?	id	Formalisation : Date d'obtention, date du recyclage quinquennal, vérification régulière du permis de conduire,?
Un plan de circulation interne a-t-il été mis en place pour organiser la circulation des véhicules (Véhicules "La poste", véhicules personnels des agents, véhicules des entreprises extérieures) et la distinguer des flux piétons ?	id	Formalisation : Plan de circulation à jour
Les autorisations de remisage à domicile sont-elles établies et suivies ?	id	Formalisation : Certificat de remisage à domicile
Les contrôles des véhicules sont-ils réalisés et formalisés ?	id	Formalisation : Fiche de contrôle hebdomadaire complétée par l'agent (présence du kit sécurité triangle gilet). Le responsable du parc véhicule effectue un contrôle périodique des véhicules (état des véhicules, poids emporté, équilibre des charges, utilisation des dépôts relais). Le contrôle est formalisé puis visé par le Directeur d'Etablissement. "
Les entretiens des véhicules sont-ils réalisés et formalisés ?	id	Formalisation : un registre de signalisation des réparations est tenu à jour et visé quotidiennement par le responsable du parc auto.
Les agents concernés sont-ils sensibilisés (Code de la route, consigne de sécurité spécifique, règlement intérieur) ?	id	Opération de sensibilisation (date ETC, 3'min..) Accueil sécurité
Les agents présents sur la voie publique sont-ils dotés d'équipement de protection individuelle (Gilet haute visibilité pour les cyclistes et casque pour les 2RM) ?	id	Formalisation : Date de dernière mise à jour du registre

### **Questions pour l'Unité de Travail**


<b>Question</b>	<b>Réponse</b>	<b>Aide</b>
Les limitations de charges prescrites pour les véhicules sont-elles connues et respectées ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Non concerné	Cf. charge utile du véhicule

## ANNEXE C EXEMPLE DE DESCRIPTIF TECHNIQUE D'UN VÉHICULE

Source : VEHIPOSTE - Catalogue 2011/2012 des véhicules de Service et Distribution La Poste


|valable jusqu'au 31/12/2011|
30

### LES VÉHICULES DE SERVICES



# Renault MODUS VPH

**DURÉE DE  
LOCATION**  
48  
mois



CODE COMMANDE	VPH
GENRE	VP
MARQUE	RENAULT
GAMME	MODUS
MODÈLE	1.6 16V BVA4 EXCEPTION
COULEUR	BLANC

PUISSANCE FISCALE	7
PUISSANCE DIN (CV)	110
CONSUMMATION MIXTE (Litre/100)	7.7
RÉSERVOIR (Litre)	49
ÉMISSION CO <sub>2</sub> (gramme)	179
NOMBRE DE PLACES	5

VOLUME UTILE (m <sup>3</sup> )	5
CHARGE UTILE (Kg)	293
HAUTEUR UTILE (mm)	3874
LARGEUR UTILE (mm)	1205
LONGUEUR/LARGEUR/HAUTEUR (mm)	3874/1695/1589
PNEUMATIQUES	185 55 R16

ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE

- Direction Assistée
- Kit de sécurité
- Lève Vitres Electrique AV et AR
- Lunette AR chauffante et essuie glace
- Logo La Poste
- Rétroviseurs extérieurs réglables manuellement
- Siège conducteur réglable en hauteur

ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE

- ABS
- AIRBAG Conducteur et Passager
- Anti Démarrage
- Auto Radio CD
- Climatisation régulée
- Condamnation centralisée
- Kit gonflage
- Radar de recul
- Régulateur de vitesse
- Limiteur de vitesse

Photo non contractuelle



**VOTRE EXPERT EN GESTION DE FLOTTE AUTOMOBILE**

**VEHIPOSTE** 

## Résumé

La Poste représente un effectif de 250 000 personnes réparties sur l'ensemble du territoire français. Ses activités et notamment la distribution du courrier fait que la prévention du risque routier professionnel soit un enjeu majeur pour l'entreprise.

Le renouvellement de la charte de partenariat de la sécurité routière a été une opportunité pour La Poste d'établir un bilan de ses actions en matière de prévention du risque routier professionnel et d'établir un nouveau plan d'action pour 2012-2015.

Pour ce faire un état des lieux des pratiques internes a été réalisé et une analyse épidémiologique des accidents du travail (mission et trajet) de circulation mettant en œuvre des méthodes d'analyses multicritères. La troisième source d'information a porté sur une revue de littérature des recommandations en matière de prévention du risque routier professionnel à l'échelle française et européenne.

Les différents résultats obtenus montrent qu'il est possible de réaliser une analyse des facteurs de risques propres à La Poste à partir de ses bases de données de gestion administrative du personnel. De même, la revue de littérature a permis de construire un cadre de référence permettant une future auto-évaluation du niveau d'action face aux meilleures pratiques disponibles à l'échelle européenne.

Toutefois, pour le risque routier, l'ensemble des recommandations ne disposent pas de preuves suffisantes de leur efficacité. De ce fait, l'entreprise doit choisir des critères d'évaluation des actions qu'elle souhaite mettre en œuvre, par rapport à ses spécificités, afin de mesurer concrètement les effets.

**Mots clés :** La Poste, risque routier professionnel, analyse épidémiologique, plan d'action, prévention.

## Abstract

La Poste represents 250,000 people spread over the whole French territory. Activities including distribution of mail that prevention of occupational road risk is a major challenge for the company.

The renewal of the charter of road safety partnership was an opportunity for La Poste to establish a balance of his actions in the prevention of occupational road risk and establish a new action plan for 2012-2015.

To do an inventory of internal practices was conducted and epidemiological analysis of accidents at work (mission trip) traffic by implementing multi-criteria analysis methods. The third source of information has focused on a review of literature of recommendations for the prevention of occupational road risk to the French and European scales.

The different results obtained show that it is possible to perform an analysis of risk factors specific to La Poste from its database of administrative staff. Similarly, the literature review has built a framework for a future self-assessment of the level of action against the best available practices at European level.

However, the risk to road, all the recommendations do not have sufficient evidence of their effectiveness. Therefore, the company must select criteria for evaluating actions it wishes to implement, compared to its specificities, to tangibly measure the effects.

**Keywords:** La Poste, occupational road risk, epidemiological analysis, action plan, prevention.