

**Plan ministériel de prévention du risque routier dans les services des Ministères chargés de la Transition écologique et solidaire et de la Cohésion des territoires**

Approuvé au CHSCT-M du 17 mai 2017



## **Définition des principales notions utiles à la compréhension du sujet**

**Accident de service** : accident intervenant dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice des fonctions.

**Accident de mission** : accident de service survenant à l'occasion d'une mission (réunion, formation, visite de chantier...).

**Accident de trajet** : accident survenant sur le trajet habituel domicile/travail.

**Accident corporel** : Accident survenant sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et occasionnant au moins une victime.

**Accidentalité** ; valeur en nombre ou taux en % d'accidents (matériels et/ou corporels) par rapport à un domaine d'étude (population d'un service, type de véhicule...).

**Accidentologie** : étude des accidents (types, circonstances, causes...).

**Risque routier professionnel direct** : vise la situation d'un accident où l'agent blessé est conducteur ou simple passager d'un véhicule terrestre (voiture, camion, deux roues...).

**Risque routier professionnel indirect** : vise la situation d'un accident où l'agent blessé n'est ni le conducteur ni le passager mais une victime collatérale (ex : personnel heurté sur la voirie, ses trottoirs et accotements directement ou indirectement par un véhicule terrestre [voiture, camion, deux roues...]).

**Sinistralité** : recensement de tous les sinistres (accidents matériels et/corporels, dégradations) ayant concerné les véhicules du service.

**Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (Caces)** : certificat nécessaire à la délivrance de certaines autorisations de conduites. Pour en savoir plus sur ce certificat, consulter le site de l'INRS ([www.inrs.fr](http://www.inrs.fr))

# SOMMAIRE

<b>1 - PRÉAMBULE.....</b>	<b>4</b>
<b>2 - LES AXES DE LA DÉMARCHE MINISTÉRIELLE DE PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER.....</b>	<b>5</b>
<b>3 - AXE 1 : OUTILS MÉTHODOLOGIQUES MIS À LA DISPOSITION DES SERVICES .....</b>	<b>5</b>
3.1 - Le pilotage de la démarche au sein des services.....	6
3.2 - État des lieux et intégration de l'évaluation du risque routier au DUERP.....	7
3.3 - La structure de base type d'un Plan de prévention du risque routier.....	7
3.3.1 - Le volet « organisation, maîtrise et sécurisation des déplacements ».....	8
3.3.2 - Le volet « véhicule ».....	9
3.3.3 - Le volet « compétences à la conduite du conducteur ».....	9
3.3.4 - Le volet « sensibilisation au risque routier et comportements inappropriés des conducteurs ».....	10
3.4 - Le suivi du Plan de prévention du risque routier.....	10
3.4.1 - Indicateurs de réalisation du Plan de prévention du risque routier.....	10
3.4.2 - Indicateurs d'efficacité du Plan de prévention du risque routier.....	11
<b>4 - AXE 2 : CONSOLIDATION NATIONALE DE L'ÉTAT DES LIEUX.....</b>	<b>11</b>
<b>5 - AXE 3 : VEILLER AU DÉPLOIEMENT DE LA PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER.....</b>	<b>11</b>
<b>6 - AXE 4 : CONSOLIDATION ET PARTAGE DES ACTIONS DE PRÉVENTION.....</b>	<b>11</b>
<b>7 - LISTE DES ANNEXES.....</b>	<b>13</b>

## 1 - Préambule

La prévention du risque routier est un enjeu national majeur et une politique interministérielle qui s'attache, chaque année, à réduire le nombre des accidents mortels ou graves, très lourds de conséquences aux plans humain, social et économique.

En 2016, les **accidents routiers** ont représenté 57 522 accidents corporels, soit 72 645 blessés dont 27 187 personnes hospitalisées et **3 477 décès**<sup>1</sup>. Pour les seuls travailleurs relevant du régime général de la sécurité sociale, ce risque a été à l'origine de **3 % des accidents du travail avec arrêt de travail** et de **12 % des accidents mortels**<sup>2</sup>. L'accident de la route demeure encore la **première cause de décès au travail**.

Toujours pour l'année 2016, **sur le seul périmètre ministériel des ministères chargés de la transition écologique et solidaire et de la cohésion des territoires**, le risque routier professionnel direct cumulé avec le risque routier professionnel indirect a été à l'origine de **10 % des accidents du travail**.

Au travail, il constitue un risque professionnel à part entière. Ce risque qui renvoie, pour partie, à des aspects comportementaux, impacte nombre d'agents au travail qui sont aussi des acteurs essentiels de sa réduction, avec des risques corrélés à la fréquence des déplacements professionnels des agents et à la nature intrinsèque de leurs missions.

Au titre de l'obligation générale de sécurité posée par les articles L.4121-1 et suivants du code du travail, la responsabilité de son évaluation et de sa prévention incombe à l'employeur, comme précisé dans la circulaire du 18 mai 2010<sup>3</sup>.

Cet état des lieux, de même que l'obligation générale de sécurité qui s'exerce vis-à-vis de l'employeur, sont à l'origine de la rédaction du présent plan rédigée à l'attention des services pour les accompagner dans cette démarche de prévention et d'évaluation et leur permettre de mener la concertation avec tous les acteurs concernés par l'élaboration d'un tel plan.

Est exclu de ce plan de prévention ministériel le risque routier lié au trajet, qui renvoie, quant à lui, aux risques d'accidents provenant des déplacements habituels des agents entre leur domicile et leur lieu de travail. En effet, si pour sa prise en charge sociale, un accident de trajet est susceptible de constituer un accident de service, pour autant, l'intrication entre vie privée et professionnelle n'en permet pas la complète maîtrise par l'employeur.

Le présent plan est donc recentré sur le seul risque routier professionnel *stricto sensu*, même si certaines de ses recommandations peuvent aussi s'appliquer à la prévention du risque routier lié au trajet.

Il est, par ailleurs, rappelé que le risque routier relève du champ de compétence des Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) qui contribuent à l'élaboration et à la promotion des actions de prévention, à différentes échelles.

Ainsi, au niveau national, le CHSCT ministériel (CHSCT-M) est consulté sur l'élaboration du plan ministériel de prévention du risque routier, puis est ensuite informé du suivi des macro-indicateurs consolidés et de déploiement du dispositif.

Au niveau local, les CHSCT de proximité sont consultés sur les plans de prévention du risque routier des services locaux et participent à leur mise en place. Ils en examinent le bilan annuel dans le cadre du suivi de leur mise en œuvre.

---

1 Bilan 2016 de l'ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière)

2 Bilan 2015 de la DRP-CNAMTS (Direction des risques professionnels de la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés)

3 B9 n°10 MTSF1013277C - Rappel des obligations des administrations de l'État en matière d'évaluation des risques professionnels

Le risque routier professionnel pouvant être multifactoriel, sa prévention consiste principalement à agir « sur », et maîtriser les déplacements nécessaires à la bonne exécution des missions, l'état des véhicules utilisés, les compétences des agents à la conduite et l'utilisation des systèmes de communication embarqués à bord des véhicules, en s'appuyant sur une démarche globale de prévention s'intéressant à ces différents paramètres et à leur combinaison.

Les enjeux d'un plan ministériel de prévention du risque routier sont de plusieurs ordres :

- ◆ nourrir en continu la réflexion collective sur la prévention de ce risque et les actions déclinées à partir de celle-ci pour, dans le cadre du travail, le supprimer ou le réduire,
- ◆ favoriser la mise en place de solutions alternatives aux déplacements par la route ou de solutions organisationnelles autres qui permettent de réduire, quand c'est possible, les déplacements professionnels routiers. En cela, le plan s'inscrit dans une démarche de développement durable,
- ◆ à partir de l'élaboration d'un plan d'action adapté à la situation spécifique de chaque service, viser à ce que les agents des ministères chargés de la Transition écologique et solidaire et de la Cohésion des territoires (MTES-MCT) puissent se déplacer par la route, dans les meilleures conditions de sécurité possible.

## 2 - Les axes de la démarche ministérielle de prévention du risque routier

Les enjeux de cette démarche de prévention étant posés, l'objectif qu'elle vise est la réduction et la maîtrise en continu du risque routier.

À cette fin, il est nécessaire de développer une approche orientée autour de 4 axes :

- **Axe 1** : Mettre à disposition des services des outils pour les aider à structurer leurs démarches de prévention du risque routier.
- **Axe 2** : Disposer, par retour des services, d'un état des lieux annuel de l'accidentalité routière (cf les statistiques relatives aux accidents corporels pour l'ensemble du périmètre placé sous compétence du CHSCT ministériel).
- **Axe 3** : Veiller à ce que le risque routier face l'objet d'une prise en compte dans tous les programmes d'actions de prévention des services.
- **Axe 4** : Consolider la typologie des actions de prévention du risque routier mises en œuvre au sein des services afin d'identifier, le cas échéant, les plus remarquables ou innovantes et les faire partager.

## 3 - Axe 1 : Outils méthodologiques mis à la disposition des services

Le présent document fixe un cadre méthodologique général à destination des chefs de services pour la mise en œuvre d'une démarche locale de prévention du risque routier.

Il vise à permettre aux acteurs locaux de s'approprier la démarche, en partant d'un support commun à tous les services.

Il est précisé qu'une telle démarche doit être conduite dans le cadre d'une approche « projet » et, à ce titre, nécessite un pilotage par un chef de projet dûment désigné par le chef de service et identifié de l'ensemble du service. Il appartient au chef de projet d'impulser la démarche et de veiller au déroulement de ses différentes étapes, sous l'autorité du chef du service.

Cette démarche doit nécessairement aboutir à la mise en œuvre d'actions de prévention dédiées, structurées et regroupées sous forme d'un **plan de prévention du risque routier** (PPRR).

Un tel plan doit aussi se décliner en cohérence avec le **programme annuel de prévention** du service (PAP) dont il peut, au demeurant, constituer un volet à part entière.

Le développement de cette démarche de prévention obéit, d'une façon générale, au processus suivant :

Étape a – Phase de préparation initiale de la démarche et information des agents de son lancement ;

Étape b – Élaboration initiale (ou actualisation) d'un état des lieux et intégration (ou mise à jour) de ce dernier dans le **document unique d'évaluation des risques professionnels** (DUERP) ;

Étape c – Exploitation de l'état des lieux pour nourrir les actions du PPRR ;

Étape d – Présentation du PPRR au CHSCT compétent ;

Étape e – Information des agents, mise en œuvre, suivi et évaluation des actions ;

Étape f – Actualisation annuelle du PPRR (retour à l'étape b).

Est communiqué en **annexe 1** un tableau sur le séquençage de ces différentes phases.

L'attention des services est appelée sur la nécessaire actualisation du PPRR, tout plan de prévention devant s'inscrire dans une approche dynamique, tenant compte de toutes les évolutions susceptibles de l'impacter.

### 3.1 - Le pilotage de la démarche au sein des services

Comme déjà indiqué, afin d'en garantir la bonne mise en œuvre, cette démarche doit être pilotée ce qui implique la nomination d'un **chef de projet sur le risque routier**.

**Pour les Directions interdépartementales des routes, services où le risque routier professionnel apparaît important de par la nature même des fonctions des agents ce pilotage doit être assuré par le chef de service.**

Pour les autres services, il revient au chef du service de désigner parmi ses cadres un chef de projet en charge du pilotage du PPRR. Cette désignation est formalisée par une lettre de mission.

Dès sa désignation, le chef de projet engage la programmation du PPRR (échéances, phasage...). Il s'intéresse à la méthodologie et aux outils nécessaires retenus pour établir l'état des lieux sur la sinistralité. Il définit les ressources nécessaires au bon déroulement du projet et au suivi de ses indicateurs.

Ce chef de projet rend compte au chef de service de ses travaux et lui propose les ajustements ou arbitrages nécessaires.

Il se fait assister par un **référént risque routier**, qui peut être idéalement l'assistant ou le conseiller de prévention. Le rôle de ce dernier :

- le conseil technique du chef de service en matière de sécurité routière,
- la proposition - en lien avec l'assistant ou le conseiller de prévention, s'il n'est pas lui-même le référént - de consignes de sécurité et mesures de prévention sur le risque routier professionnel,
- l'interface, le cas échéant, avec les partenaires extérieurs (sécurité routière, organismes de prévention, conseillers en prévention de l'assureur...)
- la mise à la disposition des différents acteurs internes au service des informations utiles en matière de sécurité routière et d'accidentalité.

Selon les services, le chef de projet peut être aussi ce référént risque routier.

Dans tous les cas, il peut faire appel à des compétences et profils pluridisciplinaires, si nécessaire dans le cadre d'un **groupe de travail dédié** (cf. annexe 1), le choix étant laissé aux services sur la configuration la plus adaptée à la démarche d'élaboration du PPRR.

Le groupe de travail est alors réuni aux différentes étapes de la démarche définies par le chef de projet pour faire le point sur son état d'avancement. Ses membres sont associés, en tant que de

besoin, à l'analyse des données utiles à la construction de la démarche (statistiques sur la sinistralité, recensement des infractions au code de la route commises au sein du service, état de la flotte automobile...) et à l'enrichissement de l'état des lieux.

### 3.2 - État des lieux et intégration de l'évaluation du risque routier au DUERP

Conduire dans le cadre professionnel est un **acte de travail à part entière** qui, potentiellement, présente, au même titre que toute autre tâche, une exposition à des risques devant être évalués.

Le résultat de cette évaluation doit nécessairement être porté au **document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP)** du service.

C'est précisément sur l'état des lieux, qui constitue le préalable indispensable à établissement du PPRR, que se fonde cette évaluation du risque.

Pour en garantir les niveaux quantitatifs et qualitatifs, les services fonderont, notamment, cette évaluation sur :

- un état des lieux des conditions réelles de déplacement et de conduite (durée de déplacement, amplitudes horaires de travail, types et caractéristiques des véhicules utilisés, état du trafic, conditions météo...);
- une analyse des déplacements (planification, organisation...);
- l'identification des populations d'agents concernés ;
- l'examen des motifs et caractéristiques des déplacements, avec notamment, la prise en compte de situations d'urgence avérées ou pas ;
- un recueil et l'analyse des accidents de mission (matériels et corporels) survenus.

L'évaluation du risque routier doit relever d'un processus itératif dans le recueil et l'analyse des éléments relatifs à leur accidentologie et sinistralité. Est notamment pris en compte l'analyse des accidents de la route qui, comme pour tout autre accident de service, doit toujours être réalisée. À cette fin, tous les outils d'analyse (arbre des causes ou équivalent) sont mobilisés, avec le concours de l'assistant ou le conseiller de prévention.

L'objectif est de permettre aux services d'étayer qualitativement leur réflexion sur les risques routiers auxquels ils sont confrontés afin de mieux les prévenir. Cette analyse facilite également la tenue à jour d'un tableau de bord.

En matière d'évaluation du risque, il est rappelé que l'**organisation du travail** et le **niveau de dispersion géographique des lieux** d'exercice des missions déterminent, pour chaque service, les déplacements professionnels des agents et influent donc directement sur le risque routier professionnel.

Pour un service, **toute évolution de ses missions et/ou de la localisation de son (ses) implantation(s) territoriale(s) doit s'accompagner d'une réévaluation** des risques, notamment, routier.

### 3.3 - La structure de base type d'un Plan de prévention du risque routier

Les leviers d'actions de prévention dont disposent les services sont variables et leur sont propres mais doivent pouvoir s'inscrire, de façon cohérente et structurée, dans un PPRR respectueux des principes généraux définis à l'article L.4121-2 du code du travail.

**Rappel des principes généraux de prévention définis à l'article  
L4121-2 du code du travail**

- « 1° **Éviter** les risques ;  
2° **Évaluer** les risques qui ne peuvent pas être évités ;  
3° **Combattre** les risques **à la source** ;  
4° **Adapter le travail à l'homme**, en particulier en ce qui concerne [...] le choix des équipements de travail et des méthodes de travail et de production [...] ;  
5° **Tenir compte** de l'état d'évolution de la technique ;  
6° **Remplacer** ce qui **est dangereux** par ce qui n'est **pas dangereux** ou par ce qui est **moins dangereux** ;  
7° **Planifier la prévention** en y intégrant, dans un ensemble cohérent, la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants [...] ;  
8° **Prendre des mesures de protection collective** en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle ;  
9° **Donner les instructions** appropriées aux travailleurs. »

Les particularités des actions décidées par chaque service en fonction de ses réalités de terrain définissent la structure du PPRR. Pour autant, les quatre volets énumérés ci-après sont incontournables dans un tel plan. Ils constituent le dénominateur commun de tous les PPRR et doivent clairement apparaître en tant que tels, en distinguant les actions portant sur ces quatre volets :

- les déplacements (organisation, maîtrise et sécurisation) ;
- l'état des véhicules ;
- les compétences à la conduite des agents ;
- les comportements au volant, notamment en matière d'utilisation d'outils de communication embarqués à bord des véhicules.

### 3.3.1 - Le volet « organisation, maîtrise et sécurisation des déplacements »

Ce volet vise à la réduction, quand c'est possible, des déplacements professionnels par la route. C'est aussi sous cet angle que la prévention du risque routier rejoint la démarche de développement durable qui favorise l'utilisation de moyens de déplacements alternatifs à la voiture (transports en commun, train...).

Aussi, pour le risque « mission », les actions du PPRR relatives aux déplacements doivent se hiérarchiser comme suit :

- à chaque fois que possible, **éviter les déplacements routiers**, notamment par :
  - le recours aux technologies de communication le permettant (visio/audio-conférence, internet,...) ;
  - le regroupement des réunions ou rendez-vous programmés hors résidence administrative ;
  - la suppression des trajets inutiles.
- Quand ces déplacements restent nécessaires, **en réduire l'exposition au risque**, notamment par :



- le recours aux transports collectifs (idéalement non routiers) ;
- la limitation des distances parcourues sur route (combinaison transports collectifs non routiers/location de véhicule, limitation distance et/ou durée de conduite quotidiennes) ;
- la planification et la rationalisation des déplacements longs ;
- la priorisation des trajets sur les axes routiers les plus sûrs (autoroute...) ;
- la modification de la gestion des urgences ;
- la limitation de l'usage des deux-roues (plus accidentogènes) à des besoins spécifiques.

### 3.3.2 - Le volet « véhicule »

Le PPRR doit prévoir des actions concernant le véhicule confié à l'agent, tant sur son adaptation à l'usage professionnel attendu, que sur son maintien en état et sur sa maintenance. Dans ce cadre, ces actions consistent notamment en :

- la vérification de l'adéquation du véhicule à l'usage et à la mission à réaliser (critères d'aménagement en fonction des besoins des personnes et des charges à transporter, séparation entre l'habitacle et le chargement, volume réservé au chargement, arrimage et répartition des charges, capacité et puissance du véhicule...),
- au moment de l'achat d'un véhicule, la vérification que celui-ci est doté des équipements de sécurité (système de freinage par assistance électronique, airbags, limiteur de vitesse réglable et modulable par le conducteur...),
- l'organisation de la maintenance de la flotte de véhicules notamment par :
  - la désignation d'un responsable du parc,
  - la définition de règles d'entretien et la planification du suivi des véhicules,
  - la mise en place, pour chaque véhicule, d'un carnet d'entretien à la disposition de l'utilisateur et au renseignement duquel celui-ci doit être averti et sensibilisé.

### 3.3.3 - Le volet « compétences à la conduite du conducteur »

Il est nécessaire de disposer d'un volet d'actions à destination des agents « conducteurs » et portant, plus spécifiquement sur le contrôle de leurs compétences à la conduite, leur formation et l'instauration de règles de gestion des habilitations et autorisations nécessaires.

Sur ces points, les actions prévues peuvent consister, notamment dans:

- le recensement des profils de conducteurs nécessaires au service ;
- le recensement du vivier de conducteurs effectifs du service et la formalisation de la vérification de leurs compétences à la conduite<sup>4</sup> (vérification périodique de la détention d'un permis de conduire en cours de validité et les formations complémentaires éventuelles (FIMO/FCO<sup>5</sup>) ;
- la définition, le cas échéant, des besoins en formations complémentaires et leur inscription au plan de formation du service (éco-conduite, stage de conduite en situation périlleuse...) ;
- la subordination de l'utilisation du véhicule à la détention d'une autorisation de conduite délivrée par le chef de service ou son représentant. Cette dernière peut, dans certains cas, être elle-même conditionnée par la détention d'un Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (Caces) notamment pour :
  - ➔ les engins de chantiers (Caces selon la recommandation R372)
  - ➔ les grues mobiles (Caces selon la recommandation R383)
  - ➔ les PEMP (Caces selon recommandation R386)
  - ➔ les chariots automoteurs de manutention à conducteurs portés (Caces selon recommandation R389)

4 En amont et, en tout état de cause, avant de confier un véhicule à l'agent

5 Formation initiale minimale ou continue obligatoire pour conducteurs de véhicules de plus de 3,5 t ou embarquant plus de 9 personnes

### 3.3.4 - Le volet « sensibilisation au risque routier et comportements inappropriés des conducteurs »

Le PPRR doit prévoir un volet d'actions orientées vers l'ensemble des agents afin de dépasser le seul risque routier professionnel auxquels peuvent être exposés les agents conducteurs mais en s'intéressant aussi aux agents en leur qualité de passager ou d'utilisateur de la route. Cette action de sensibilisation peut notamment se faire au travers de campagnes d'informations et de sensibilisations généralistes sur le code de la route, le risque routier et sur les comportements inappropriés ou pratiques dangereuses.

Par ailleurs, les services n'échappent pas à l'évolution exponentielle des moyens de communication tel que le téléphone mobile, dont l'incompatibilité avec la conduite n'est plus à démontrer.

Il leur est donc nécessaire de prévoir d'instaurer, dans le cadre du PPRR, un **protocole de communication** qui permette aux agents en mission de rester en liaison, notamment avec le service, sans remettre en cause leur sécurité sur la route. Un tel protocole préciserait notamment les conditions d'utilisation du téléphone portable lorsque les agents sont en mission (interdiction au volant, usage de la messagerie, renvoi automatique, plages d'appel sur les pauses de conduite...).

Par ailleurs, la typologie et la volumétrie des infractions au code de la route commises par les agents dans le cadre de leur mission et notifiées par procès-verbal doivent être suivies afin d'identifier, le cas échéant, des actions d'information et de sensibilisation appropriées.

## 3.4 - Le suivi du Plan de prévention du risque routier

Un bilan annuel du PPRR doit être établi dans chaque service. Il peut être spécifique ou constituer un volet à part entière du rapport faisant le bilan de la situation générale de la santé, de la sécurité et des conditions de travail (RASSCT) du service et des actions menées au cours de l'année écoulée, tel que prévu à l'article 61-1° du décret 82-453 du 28 mai 1982 modifié.

Quelle que soit sa forme, ce bilan est présenté au CHSCT de proximité.

### 3.4.1 - Indicateurs de réalisation du Plan de prévention du risque routier

Pour suivre la bonne mise en œuvre du PPRR, l'instauration d'indicateurs annuels de réalisation est nécessaire. Ces derniers peuvent varier car ils sont directement dépendants des mesures localement retenues par le service et dont le chef de projet veut suivre la réalisation.

Pour une meilleure lisibilité, leur regroupement par domaines (maîtrise organisationnelle des déplacements, suivi du parc automobile, contrôle et gestion des compétences des conducteurs, sensibilisation au risque et suivi des comportements déviants des conducteurs) est conseillé.

L'objectif est de ne pas multiplier les indicateurs mais de retenir quelques indicateurs pertinents. Les quelques indicateurs dont la mesure et le suivi est obligatoire au niveau du service pour suivre le déploiement du PPRR sont :

- l'identification du chef de projet et du référent risque routier
- la réalisation et la présentation au CHSCT d'un état des lieux sur le risque routier
- l'intégration du risque routier au DUERP
- l'établissement, la présentation au CHSCT et la mise en œuvre d'un PPRR
- un tableau récapitulatif commenté (approche qualitative) des actions de prévention déployées par les différents volets et des publics concernés

Les services peuvent instaurer, le cas échéant, des indicateurs complémentaires leur paraissant utiles ou nécessaires.

### 3.4.2 - Indicateurs d'efficience du Plan de prévention du risque routier

Si suivre la bonne mise en œuvre du PPRR est nécessaire, mesurer l'efficacité dans le temps de ses mesures l'est encore plus et nécessite aussi l'instauration d'indicateurs. Il s'agira ici de mesurer l'impact des actions du PPRR en termes de réduction :

- ◆ de la sinistralité générale et de l'accidentalité corporelle en particulier,
- ◆ des infractions au code de la route.

Les indicateurs dont la mesure et le suivi sont obligatoires au niveau du service sont :

- le total annuel de sinistres
- la moyenne annuelle de sinistres de la flotte de véhicules terrestres (total sinistres/total de véhicules)

Ceux utilisés pour le suivi de l'accidentalité corporelle liée au risque routier sont :

- le total annuel d'accidents directs « routiers » de service ou de mission
- le total annuel d'accidents indirects « routiers » de service ou de mission

Les services peuvent instaurer, le cas échéant, des indicateurs complémentaires leur paraissant utiles ou nécessaires

## 4 - Axe 2 : Consolidation nationale de l'état des lieux

Les indicateurs d'efficience font l'objet d'une consolidation par l'administration centrale.

Ces derniers sont recueillis pour partie par les données annuelles sur l'accidentologie des services issues notamment de l'application Causalis et pour partie des réponses aux questions dédiées dans l'enquête BDHS<sup>6</sup>.

## 5 - Axe 3 : Veiller au déploiement de la prévention du risque routier

Le suivi, au niveau ministériel, du déploiement de la prévention du risque routier dans les services implique également la mesure et le suivi dans le temps d'indicateurs de réalisation précités. Ces derniers résulteront de l'exploitation des réponses à l'enquête BDHS (cf. supra).

## 6 - Axe 4 : Consolidation et partage des actions de prévention

Enfin le suivi, au niveau ministériel, de cette démarche se traduira comme suit :

- création d'une rubrique « prévention du risque routier » sur intranet et publication dans cette rubrique d'outils de prévention du risque routier dont le présent document ;
- mise en ligne de la liste des référents risque routier et d'un tableau recensant par typologie les actions déployées par les services
- mise en ligne, à titre de mutualisation, de PPRR de services<sup>7</sup>
- mise en ligne d'outils de communication, de modules de formations disponibles....

L'objectif de cette consolidation et de cette mise à disposition d'informations est double.

- Informer sur le risque routier au sein du périmètre ministériel afin d'améliorer sa prévention et sa maîtrise ;

---

<sup>6</sup> Bilan d'application du décret 82-453 du 28 mai 1982 modifié

<sup>7</sup> Pour les services le souhaitant

- Développer et faciliter les échanges et le parangonnage entre les services en matière d'action de prévention, de facteurs de succès ou de freins, de retours d'expériences voire, pour certaines actions, de mutualisation de moyens.

L'efficience de ce plan ministériel sera fondée sur son suivi dans la durée en continu. Il est également essentiel que le plan puisse être actualisé annuellement, par exemple au regard des évolutions organisationnelles ou technologiques impactantes, à l'instar de la réforme territoriale qui s'est accompagnée d'un changement d'échelle dans la répartition des services déconcentrés et a objectivement augmenté le temps de conduite des agents pour leurs déplacements professionnels.

La Direction des ressources humaine et notamment le bureau de la prévention, de la santé au travail, du service social et des travailleurs handicapés (PSPP1) sont à la disposition des services pour les conseiller et les accompagner dans la mise en place de leur démarche de prévention du risque routier.

## 7 - Liste des annexes

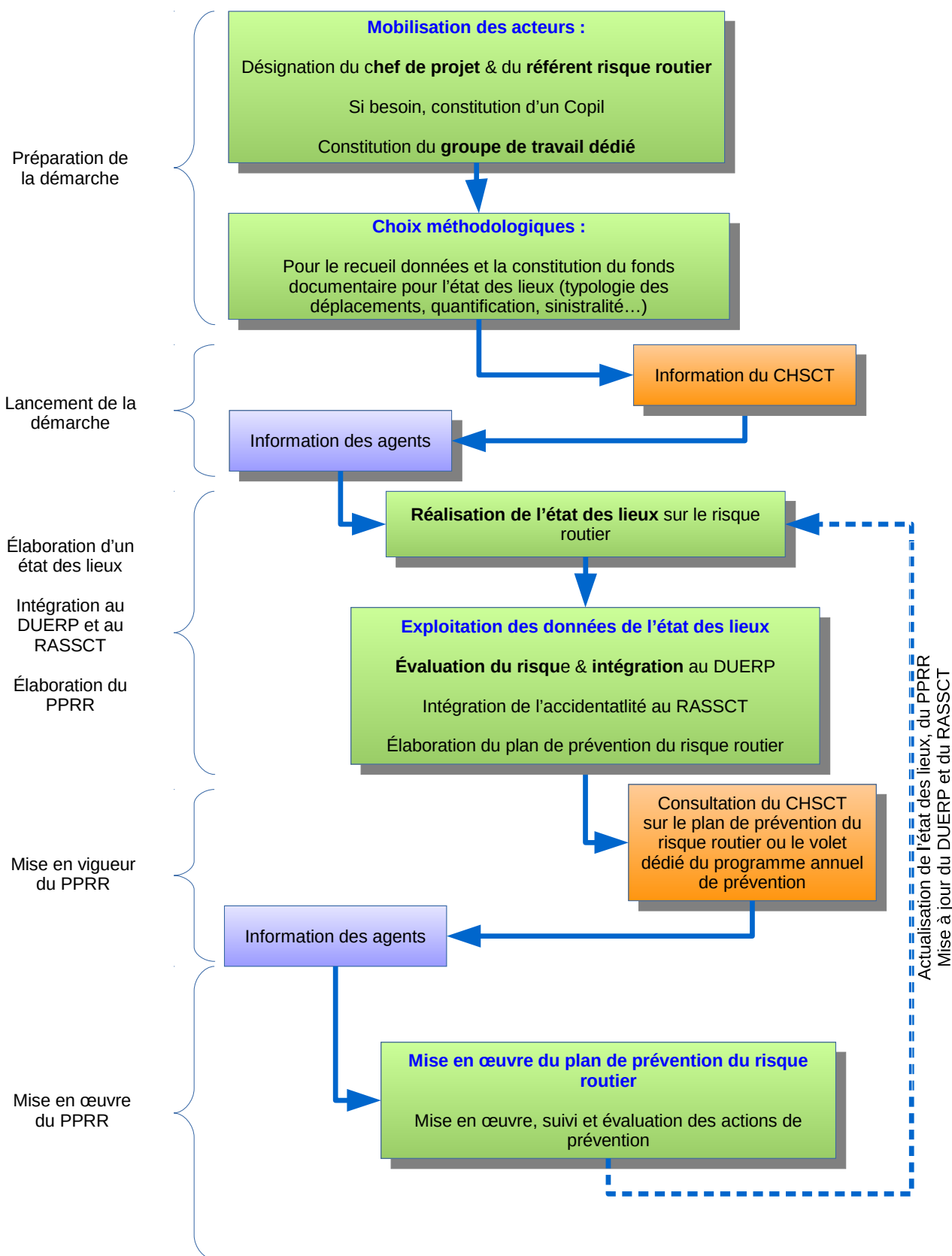
**Annexe 1** : Séquençage des différentes phases d'élaboration d'un PPRR

**Annexe 2** : Composition des groupes d'appui

Composition indicative d'un comité de pilotage (Copil) du risque routier

Composition indicative du groupe de travail d'appui dédié au risque routier

## Annexe 1 Séquençage des différentes phases d'élaboration d'un PPRR



Composition cible d'un comité de pilotage (Copil) du risque routier

La composition minimale recommandée d'un tel Copil, lorsqu'il est décidé de mettre en place un tel Copil, est :

- ◆ le chef de projet sur le risque routier
- ◆ le chef du service, le cas échéant, selon le service
- ◆ le référent risque routier
- ◆ l'assistant ou le conseiller de prévention s'il n'est pas lui-même le référent

Composition indicative du groupe de travail dédié au risque routier

Il est recommandé d'adapter la composition du groupe en fonction du service. Cependant, en raison de leur profil, leur expertise ou leurs missions, les personnes les plus susceptibles d'être utiles le composer sont :

- ◆ les membres du Copil quand il existe
- ◆ en l'absence de Copil, le chef de projet et l'assistant ou le conseiller de prévention
- ◆ le médecin de prévention
- ◆ l'inspecteur santé et sécurité au travail
- ◆ les membres du CHSCT
- ◆ la personne en charge de la gestion et du suivi de la flotte automobile
- ◆ la personne en charge de la gestion et du suivi du contrat d'assurance de la flotte

**Ministère de la Transition écologique et solidaire**  
**Ministère de la Cohésion des territoires**

Secrétariat général  
92 055 La Défense cedex

Tél. 01 40 81 21 22

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr) – [www.cohesion-territoires.gouv.fr](http://www.cohesion-territoires.gouv.fr)