



LE RISQUE ROUTIER

un risque professionnel à maîtriser



Le risque routier encouru par les salariés

Dans de nombreuses entreprises, certains salariés prennent fréquemment la route pour leur travail, bien que la conduite ne soit pas leur cœur de métier. Usagers de la route, ils sont confrontés au risque d'accident. Et parce qu'ils sont liés à leur employeur par un contrat de travail, vous devez considérer ce risque comme un risque professionnel et l'intégrer à votre politique de prévention. En s'inspirant des principes généraux de prévention spécifiés dans le Code du travail (article L. 230-2), les partenaires sociaux* ont adopté en novembre 2003 un texte adaptant cette logique générale de prévention au risque routier en mission. Ce texte préconise la mise en place, dans les entreprises, de bonnes pratiques de prévention du risque routier. Au travers d'exemples, de conseils et de rappels réglementaires, ce document vous invite à repérer, diagnostiquer, et mieux maîtriser ce risque professionnel, dont les conséquences humaines, sociales et économiques sont un enjeu essentiel pour votre entreprise.

* Il s'agit des représentants des syndicats salariés et employeurs membres de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés.



Un risque professionnel à évaluer

Le risque routier encouru par les salariés en mission fait partie intégrante des risques professionnels. À ce titre, vous devez l'évaluer et le prendre en compte dans le cadre du document unique instauré par le décret du 5 novembre 2001. Pour dresser l'inventaire le plus complet possible, vous devez sensibiliser, associer et impliquer tous les salariés exposés.



La démarche peut se résumer en plusieurs étapes :

Tout d'abord, réaliser un état des lieux des déplacements routiers qui tienne compte des conditions réelles de conduite (durée de déplacement, amplitudes horaires de travail, types et caractéristiques des véhicules, état du trafic, conditions météo...).

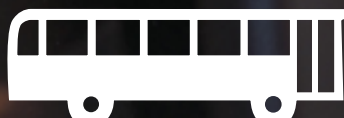
Puis, analyser les déplacements (planification, organisation...), identifier les salariés exposés, examiner les motifs

et caractéristiques des missions, les accidents matériels et corporels survenus ces dernières années, les coûts directs ou indirects...

Après évaluation de l'importance du risque, vous devez définir un plan d'actions ciblé s'appuyant sur les bonnes pratiques de prévention. Ce plan d'actions devra s'inscrire dans la durée pour entraîner un véritable changement dans les pratiques et la culture de votre entreprise.

« Nous avons de plus en plus de chantiers, de plus en plus éloignés. Cela augmente le temps de conduite de notre personnel. C'est en partant de ce constat que nous avons décidé de faire une analyse des risques liés à la conduite. À travers ce travail nous avons découvert que certains de nos employés passaient jusqu'à deux ou trois heures par jour derrière un volant, avec des collègues passagers, du matériel ! Nous n'avions pas conscience de cela. Nous nous sommes dit qu'il n'y avait pas de raison que l'on ne se préoccupe pas de leur sécurité pendant ce temps de travail-là... ».

DRH. BTP second œuvre.



Un chef d'entreprise « menuiserie décoration d'intérieur » a des clients dans toute la France. Il s'est organisé pour préparer les chantiers lointains : envoi du matériel et outillage nécessaire quelques jours avant le début du chantier par transporteur, déplacement de l'équipe le jour-même par avion, location de voiture chez le client et retour le soir-même, si le chantier est terminé. Ce qui évite à l'équipe une exposition au risque dans un véhicule utilitaire, et globalement, réduit les coûts de l'entreprise (calcul des frais de déplacement, du temps de voyage, indemnités...).

Chercher d'abord à éviter le sinon réduire l'exposition

Dans la mesure du possible, évitez les déplacements...

Tous les déplacements sont-ils nécessaires ? Il existe aujourd'hui des solutions alternatives telles que la visio ou l'audioconférence, internet, le mail qui apportent des réponses concrètes au besoin de communiquer et permettent d'éviter certains déplacements et les coûts associés (temps passé, frais de route, hébergement...). Certaines entreprises ont profité de ces avancées technologiques pour revoir leur mode

d'organisation, la fréquence ou la localisation de certaines réunions.

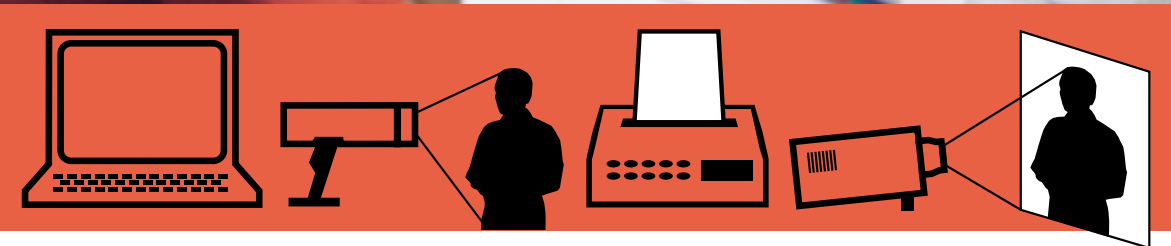
... sinon, réduisez l'exposition au risque

Quand le déplacement est nécessaire, il importe de choisir le mode de déplacement le plus sûr : les transports collectifs comme l'avion ou le train.

Les formules mixtes combinant ces transports collectifs et la route (location de véhicule sur place) permettent de limiter



© R. Dautigny / INRS

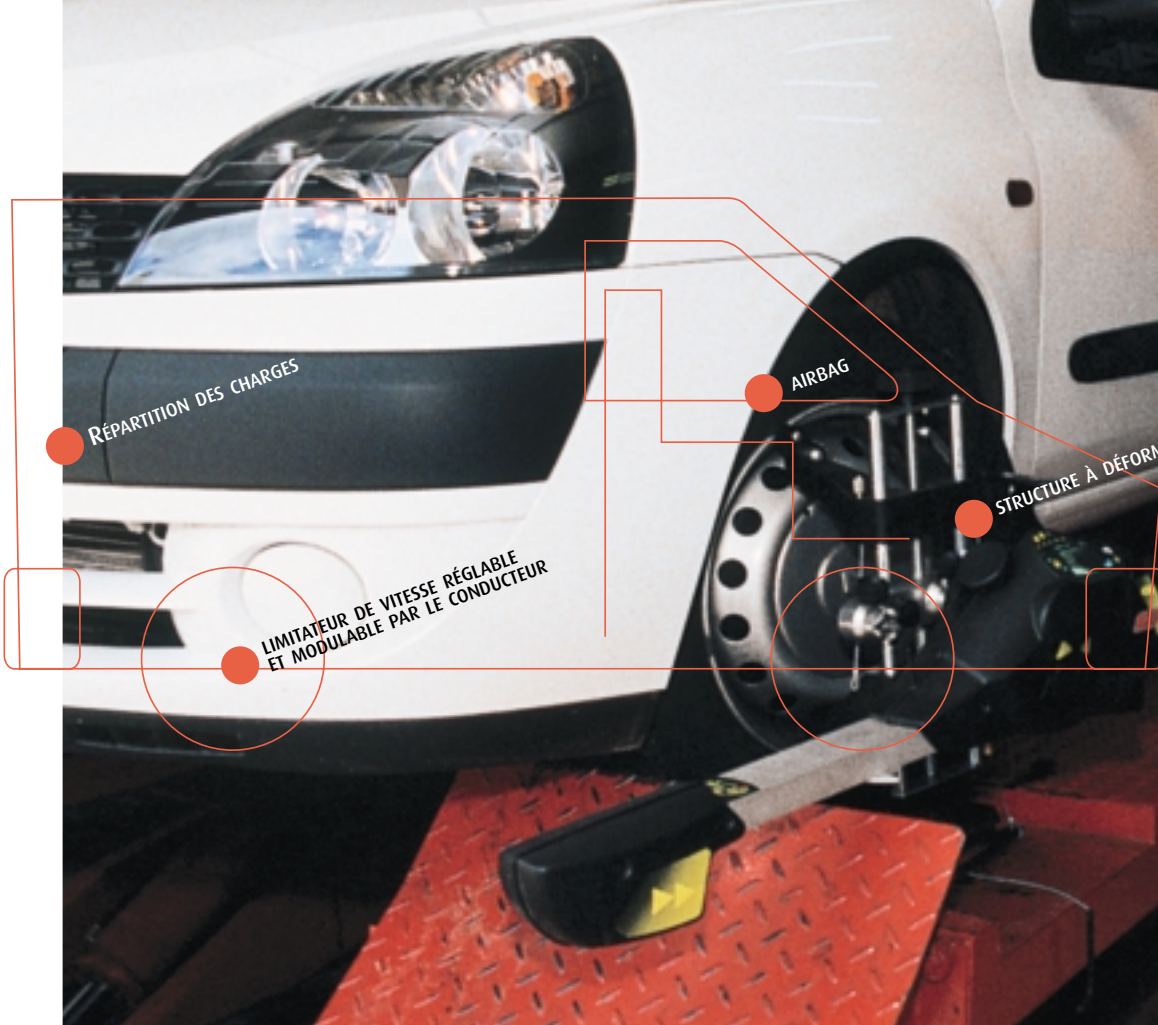


risque...

les distances parcourues par les salariés, mais aussi de réduire leur fatigue ou leur stress. Le déplacement en 2 roues doit être évité autant que possible. Certaines entreprises ont d'ailleurs mis en place des règles de gestion qui garantissent le choix d'un mode de transport plus sûr quand le déplacement envisagé est long. Ces mesures réduisent l'exposition sur la route mais s'avèrent aussi, bien souvent, plus avantageuses économiquement.

Posez-vous les bonnes questions

- Ce déplacement est-il nécessaire ?
- Selon la distance à parcourir ou le temps de conduite à prévoir, peut-on privilégier d'autres modes de déplacement ?
- Peut-on, si c'est nécessaire, combiner ce mode de transport au déplacement routier ?



Utiliser des véhicules appropriés

Le véhicule est un outil de travail...

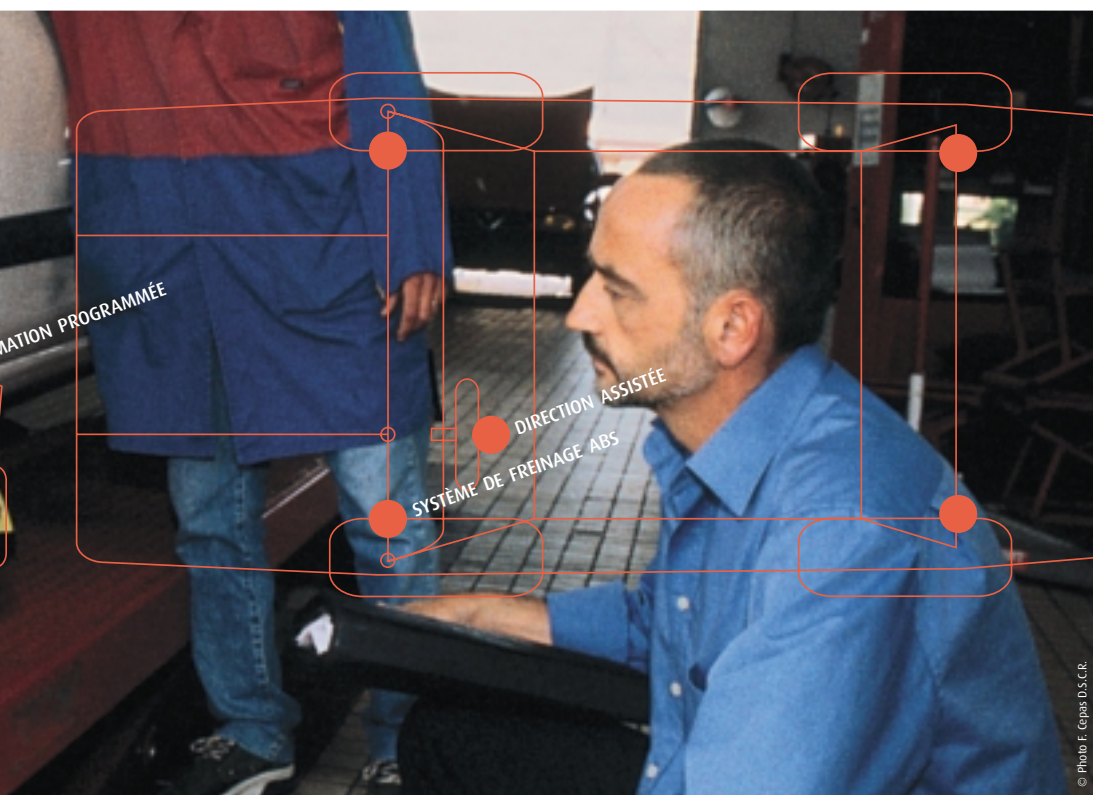
Le véhicule utilisé dans le cadre professionnel est à la fois un moyen de transport et un outil de travail. De ce fait, il doit être adapté à la fois au déplacement et à la mission à réaliser : déplacements courts ou longs, transports de personnes ou de charges.

Les équipements de sécurité passive (ABS, airbag, climatisation) devraient être installés systématiquement sur tous les véhicules à usage

professionnel. C'est souvent le cas pour les professions commerciales et les grandes flottes, mais reste encore problématique pour les véhicules utilitaires légers (VUL) et les véhicules personnels utilisés pour le travail. Les VUL sont sous-équipés. 60% de ces véhicules ne sont pas équipés d'ABS, 30% n'ont pas d'airbag conducteur* et 50% d'entre eux ont plus de 11 ans**. Au moment de l'achat, assurez-vous que votre véhicule est doté des équipements de sécurité en série ou pensez à les demander en option. C'est bien sûr une

dépense supplémentaire mais c'est aussi la condition nécessaire pour que vos salariés conduisent en sécurité. Confier un véhicule sous-équipé ou en mauvais état à un salarié en déplacement équivaldrait à le laisser travailler sur une machine dangereuse, sans carter de sécurité par exemple...

Vous devez mettre en place une organisation qui assure un bon état de maintenance des véhicules et encourager vos salariés à signaler les dysfonctionnements. Pour être efficace, cette remontée



© Photo F. Cepas D.S.C.R.

« La même fourgonnette sert, selon les besoins, à une demi-douzaine de personnes. Le résultat, c'est que la maintenance n'est jamais faite, on considère toujours que c'est l'autre qui s'en chargera... ».

Samir, Chauffeur dans une PME à Toulouse.

« Nous avons rajeuni notre parc de véhicules. Les 2/3 sont maintenant équipés d'ABS et d'airbag passager et conducteur. Les véhicules sont aménagés pour une meilleure modularité. Nous avons enfin réorganisé notre service technique afin de l'utiliser comme un service de proximité : les conducteurs signalent une panne ou un dysfonctionnement à la maintenance qui a le feu vert de la direction pour immobiliser le véhicule et avoir recours à la location... Pour le moment, ça marche ! ».

Directeur. Nettoyage industriel.

d'informations doit être organisée et formalisée selon un circuit établi (fiches d'observation, demandes d'interventions...). Les règles d'entretien doivent être définies par l'entreprise. La périodicité des contrôles doit être adaptée aux conditions d'utilisation des véhicules. Certaines entreprises, même pour de petites flottes, ont opté pour la location longue durée qui propose des véhicules récents et garantit un suivi technique rigoureux.

Le véhicule, outil de travail, est adapté à la mission : il est

aménagé, équipé en fonction des besoins des personnes et/ou des charges à transporter. Il est nécessaire de séparer la partie habitacle du volume utilisé pour le chargement (transport de matériaux, de produits, d'outils). Il est essentiel, lors du chargement, de veiller à l'arrimage et à la bonne répartition des charges. Lors d'un choc frontal à 50 km/h, un pot de peinture de 2,5 kg a une masse équivalente de 220 kg ! Une surcharge constitue également un facteur important d'aggravation du risque.

* source : société ARVAL

** source : DEKRA VERITAS



« En analysant les accidents survenus dans mon entreprise, j'ai constaté que beaucoup étaient dus à la précipitation de mes agents. J'ai donc décidé d'agir dans le sens de la réduction de la vitesse. Il a fallu réorganiser les tournées les plus chargées en kilomètres et en temps de conduite. J'ai mené ce travail avec mes employés et avec mes clients. J'ai expliqué à ces derniers que leurs propres retards ou défauts d'organisation étaient une source de risques pour mes gars. Nombre d'entre eux ont accepté de mettre en œuvre des moyens internes à leurs laboratoires pour réorganiser l'acheminement ou la préparation des prélèvements afin d'améliorer leur départ et éviter les retards... ».

Directeur. Collecte et acheminements de prélèvements biologiques.

Organiser les déplacements

L'organisation des déplacements se fait au sein de votre entreprise...

La prise des rendez-vous, la planification des tournées, le choix des itinéraires, l'appréciation des distances parcourues, le respect des temps de pause, la gestion des urgences et des retards... se préparent depuis votre entreprise et non sur la route.

Certaines entreprises insistent sur la bonne préparation des chantiers qui permet de réduire



les trajets inutiles. D'autres planifient et rationalisent les longs déplacements en limitant les distances quotidiennes parcourues (par exemple 500 km sur autoroute), ou le temps de conduite (par exemple 5h par jour ou trajets de moins d'une heure après 22h...). Beaucoup préconisent l'usage de l'autoroute quand cela est possible, car ce réseau est beaucoup plus sûr que les voies nationales ou départementales.

Le calcul préalable du temps de déplacement devra intégrer toutes les données susceptibles de réduire l'exposition au risque: respect des temps de pause, nécessité des temps de communication, respect des règles du Code de la route.

Cette réorganisation amène à la définition de nouvelles règles et oblige à repenser sa façon de travailler (urgences, retard...); les bénéfiques d'une telle démarche sont certains en terme de sécurité et à plus longue échéance, d'efficacité.

... et en lien avec vos clients et fournisseurs

Face aux délais de plus en plus courts dans les négociations commerciales, il est important d'échanger avec ses clients et fournisseurs autour du risque routier et de les convaincre de la nécessité d'une démarche de prévention réciproque. Ensemble vous pouvez optimiser l'organisation des tournées, prendre en compte la sécurité dans la négociation des délais de livraison et mieux coordonner les tâches pour le retrait et la livraison des marchandises.



Instaurer un **protocole de communication**

En voiture, on ne décroche pas...

L'utilisation du téléphone portable s'est généralisée et accompagne plus de 30 millions de personnes en France dans toutes leurs activités, où qu'elles se trouvent. Certaines professions l'utilisent plus que d'autres, y compris en voiture. Le portable est un formidable outil de communication mais en voiture, on ne décroche pas ! Téléphoner est trop sollicitant pour être compatible avec la conduite.

De nombreuses études montrent que téléphoner en conduisant accroît les risques d'accident même avec un kit « mains libres ».

L'article R. 412-6 du Code de la route stipule que « tout conducteur de véhicule doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent ».

Le code de bonnes pratiques signé par les partenaires sociaux en novembre 2003 demande aux entreprises de ne pas faire usage du téléphone au volant d'un véhicule, quel que soit le dispositif technique utilisé. En cas d'accident d'un collaborateur en mission, c'est le chef d'entreprise qui pourrait être mis en cause en l'absence de l'adoption d'un protocole de communication.



+



+



+



>



... on communique différemment

Vous devez, en concertation avec vos salariés, mettre en place des règles de gestion des moyens de communication mobile, et un protocole pour communiquer sans danger. Avec les moyens techniques actuellement disponibles (mobile, kit « mains libres »), ceci signifie concrètement que les communications téléphoniques ont lieu à l'arrêt. Certaines entreprises ont choisi le renvoi automatique des appels ou la généralisation des

messages d'attente pour les professions commerciales. L'aménagement de temps de pause réguliers (par exemple 10 min toutes les 2 h de conduite) permet au salarié de rappeler ses clients ou sa société. Informer régulièrement sur les risques d'accident liés à l'utilisation du portable (« mains libres » ou pas) au volant facilitera le changement des attitudes: un rappel dans la demi-heure n'est-il pas amplement suffisant dans la majorité des cas ?

« C'est clair, nous avons interdit le téléphone portable au volant. J'ai moi-même évité de justesse un accident grave alors que je passais un coup de fil. J'ai eu très chaud... Lorsqu'ils conduisent, nos employés ont pour consigne stricte de dévier leur ligne sur leur messagerie et de s'arrêter pour traiter leurs appels. Nous prenons en compte ces temps d'arrêt dans l'organisation des tournées. Ça nous fait perdre un peu de temps, c'est vrai, mais nous gagnons en sécurité. Et puis s'il arrive quelque chose à l'un de mes salariés au volant, côté responsabilité, je suis en première ligne ».

*Directeur.
Nettoyage industriel.*



Former les salariés

Une formation adaptée au métier

Avant de vous engager dans le financement d'une formation à la conduite (théorique ou pratique), il est utile de faire un bilan des compétences des salariés amenés à conduire. La formation à la conduite ne sera efficace que si elle est adaptée au métier : type de véhicule, kilométrage parcouru, techniques d'arrimage des charges et conditions de conduite en charge, manœuvres...

Un simple permis B, passé il y a 20 ans suffit, au regard de la loi, pour conduire un véhicule d'entreprise de moins de 3,5 t. Camionnettes transportant des charges lourdes ou minibus permettant de conduire plusieurs salariés de l'entreprise, ces véhicules possèdent des caractéristiques très différentes d'un véhicule léger (VL) et nécessitent l'acquisition de compétences spécifiques.

Effectuer des dizaines de milliers de kilomètres par an pour son travail dans des conditions parfois difficiles (météo...) demande aussi des connaissances et des compétences particulières. De grands groupes comme les laboratoires pharmaceutiques ou certaines compagnies d'assurance ont mis en place des qualifications pour certains conducteurs et ont formé systématiquement tous leurs cadres grands rouleurs. Certaines grandes entreprises du BTP font de même, pour les salariés



ayant à conduire régulièrement des VUL.
De telles formations doivent être encouragées pour réduire l'exposition au risque routier; il en est de même des formations aux premiers secours permettant de limiter les conséquences des accidents déjà survenus.

« À ce jour, nous avons formé 41 agents de liaison, c'est-à-dire les trois-quarts de notre personnel. Ils ont suivi un stage pratique et théorique de deux jours. Au début nos employés y sont allés à reculons mais je crois que beaucoup reconnaissent aujourd'hui qu'ils ont réellement appris à conduire mieux, à mieux anticiper les dangers, à mieux gérer leur vitesse, etc. ».

Directeur. Collecte et acheminements de prélèvements biologiques.

Que dit le Code du travail ?

Article L. 230-2: Les chefs d'entreprise ont « l'obligation de prendre des mesures nécessaires pour assurer la sécurité des travailleurs ».

Que dit le Code de la route ?

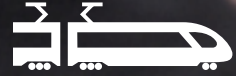
L'article L. 121-1 du Code de la route, s'il prévoit dans son premier alinéa la responsabilité pénale du conducteur d'un véhicule en cas d'infraction, laisse entrevoir la possibilité d'engager la responsabilité de l'employeur lorsque le conducteur a agi en qualité de préposé.

Que dit le Code pénal ?

Le nouveau Code pénal, en vigueur depuis le 1^{er} mars 1994, instaure un nouveau délit de mise en danger d'autrui sans forcément qu'un accident entraînant des lésions ne se soit produit. Ce délit peut être retenu à l'encontre de l'entreprise en tant que donneur d'ordres, si l'employeur n'a pas créé les conditions de sécurité. Il instaure également une aggravation des peines lors d'un manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements et permet d'engager la responsabilité de l'entreprise en tant que personne morale.

Que dit le Code de la Sécurité sociale ?

Les conséquences de l'accident de travail sont essentiellement une majoration du taux de cotisation. Néanmoins, les victimes d'un accident engagent de plus en plus fréquemment une procédure pour faute inexcusable ou intentionnelle de l'employeur, ce qui engendre des coûts supplémentaires pour l'employeur (majoration des rentes à verser aux victimes).





La responsabilité du chef d'entreprise

Des obligations pour le salarié et pour l'employeur

Le salarié est tenu de respecter le Code de la route et engage sa responsabilité personnelle y compris au pénal. Par ailleurs, vous avez vous, en tant qu'employeur, une obligation de sécurité vis-à-vis de vos subordonnés y compris quand ceux-ci sont en mission à l'extérieur de l'entreprise.

Le Code du travail vous oblige à prendre les mesures nécessaires pour assurer leur sécurité, et notamment leur donner les moyens de respecter le Code de la route. Ces mesures découlent d'une évaluation des risques professionnels, dont le risque routier en mission, formalisée dans le document unique, obligatoire. Elles permettent la mise en place d'actions de prévention, d'information et de formation adaptées.

Vous pouvez ainsi voir votre responsabilité, tant civile que pénale, engagée par des infractions commises sur la route par vos salariés en mission. Vous pouvez également être mis en cause en cas d'infractions sur la durée du travail ou du temps de conduite, le non respect de pauses... Dans toutes ces situations, les infractions seront imputées à l'entreprise et les amendes mises à sa charge.

Pour en savoir plus

Prévention du risque routier au travail.
Texte adopté le 5 novembre 2003,
par la Commission des accidents
du travail et des maladies
professionnelles, téléchargeable
sur le site inrs.fr et disponible
dans votre CRAM.

Pour appuyer votre démarche

Brochure ED 877,
« Risque routier
encouru par les salariés.
Comprendre pour agir.
Guide d'évaluation ».



Prévenir le risque routier encouru par les salariés



Institut national de recherche et de sécurité
pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles
30, rue Olivier-Noyer 75680 Paris cedex 14 • Tél. 01 40 44 30 00
Fax 01 40 44 30 99 • Internet : www.inrs.fr • e-mail : info@inrs.fr

Édition INRS ED 935

1^{re} édition (2004) • réimp. mars 2005 • 15 000 ex. • ISBN 2-7389-1258-3