

ROUTIERS



Ce qu'il faut retenir

Conduire pour son travail entraîne des contraintes particulières et expose à des risques professionnels au premier rang desquels les accidents de la route, à l'origine de plus de 20 % des accidents mortels du travail. La prévention du risque routier consiste à agir sur différentes dimensions : les déplacements, les communications, l'état des véhicules et les compétences des salariés à la conduite.

De nombreux salariés conduisent un véhicule dans le cadre de leur travail, que cela soit de façon occasionnelle ou régulière (commerciaux, artisans, conducteurs routiers, professions de la maintenance, coursiers, salariés du BTP...). La dispersion géographique croissante du monde du travail entre clients, fournisseurs, sous-traitants augmente les distances parcourues chaque jour par certaines professions. De plus, satisfaire aux exigences professionnelles tout en respectant le Code de la route impose parfois de fortes contraintes aux conducteurs (ponctualité / respect des limites de vitesses, réactivité / interdiction de téléphoner au volant...).

Conduire pour le travail est souvent plus contraignant que conduire pour les besoins de la vie courante. Le risque d'accidents du travail sur la route est souvent en relation avec la nature et les exigences du métier qu'exerce le salarié. Il augmente aussi en fonction du comportement du salarié conducteur et de ses prises de décisions lors de la conduite.

Les accidents routiers du travail représentent aujourd'hui environ 3 % des accidents du travail toutes causes confondues, et plus de **20 % de l'ensemble des accidents mortels** de travail (pour le régime général de la Sécurité sociale). Au-delà des risques de dommages corporels en cas d'accident de la route, le conducteur est également exposé à des risques physiques, posturaux, chimiques et psychosociaux.

La conduite est un **acte de travail**. Dans le cadre de l'évaluation des risques professionnels, l'entreprise doit donc prendre en compte les risques qui y sont associés au même titre que les autres risques. Ils seront ensuite intégrés au document unique qui permettra de définir un plan d'actions adapté, ciblé sur les risques mis en évidence

Pour prévenir les risques, l'entreprise peut agir sur l'**organisation** (du travail, des déplacements...), les **moyens** (véhicules, techniques d'échange ou de communication à distance...) et la **gestion des ressources humaines** (recrutement, formation, information). **Le choix du véhicule et de son aménagement** doit faire l'objet d'une attention particulière. Il doit en effet satisfaire à un certain nombre d'exigences minimum afin d'assurer la sécurité du conducteur.

Prévenir le risque routier, c'est aussi commencer par envisager qu'il y a d'autres moyens de déplacements que la voiture (transports en commun, train, avion...)... La prévention du risque routier et une démarche de développement durable vont souvent de pair..

Risques pour la santé et données statistiques

Une grande partie des véhicules utilisés pour des activités professionnelles sont des véhicules utilitaires légers. Ces véhicules parcourent en un an quatre fois plus de kilomètres que les véhicules utilitaires lourds. Plus d'un sur quatre est utilisé dans le secteur de la construction. Du fait de son chargement, ce type de véhicule peut être accidentogène pour le conducteur comme pour autrui.

Pour certaines professions spécifiques (coursiers notamment), les deux-roues sont utilisés de façon majoritaire : ils exposent leurs conducteurs à des risques de dommages corporels importants en cas d'accident.

Dommages corporels en cas d'accident de la route

En moyenne 20 000 accidents du travail sont des accidents de la route. Ces accidents se caractérisent par leur gravité. Environ 2 000 ont entraîné une incapacité permanente et plus de 115 ont été mortels. La route est encore la **première cause de décès au travail**, avec environ 20 % des accidents mortels. Elle est également à l'origine d'accidents graves, avec des conséquences humaines et matérielles parfois importantes.

Lors d'une collision frontale, les lésions qui mettent en jeu le pronostic vital des occupants sont principalement celles qui touchent le thorax et la tête. Quant aux handicaps, ils sont majoritairement dus à des lésions cérébrales et des membres inférieurs.

En cas de choc violent, même avec un équipement de sécurité (airbag, ceinture), la décélération importante peut provoquer des lésions graves des organes, avec hémorragie interne, ainsi qu'un traumatisme des vertèbres cervicales (flexion du cou). De plus, si un objet se trouve dans l'habitacle du véhicule, il est projeté et peut blesser les occupants.

Ainsi, un accident aux conséquences bénignes pour les occupants d'un véhicule de tourisme pourrait s'avérer grave ou mortel dans un véhicule utilitaire dont la charge à bord n'aurait pas été arrimée : sous l'effet du choc, la charge se trouve projetée vers l'avant, blessant ou tuant ainsi les occupants.

L'**Observatoire national interministériel de sécurité routière** (ONISR) constate que la gravité des accidents de véhicules utilitaires légers (VUL) de type camionnette est plus élevée que la moyenne. Or, ces véhicules sont essentiellement utilisés à des fins professionnelles.

Autres risques

La conduite peut sembler anodine pour la santé. Or, au-delà des risques de dommages corporels en cas d'accident de la route, le conducteur est exposé, souvent sans en être conscient, à beaucoup d'autres risques : physiques, posturaux, chimiques ou psychosociaux. Leurs effets sur la santé peuvent être aggravés par des expositions professionnelles importantes ou de longue durée (comme dans beaucoup de secteurs où l'activité de conduite occupe une place importante).

Risques physiques

Le conducteur est exposé aux **vibrations du véhicule**. Le niveau d'exposition à ces vibrations est lié à la vitesse moyenne de conduite, ainsi qu'au type de véhicule, à la motorisation, à la période de circulation... Cette exposition pourrait favoriser la survenue de **douleurs au niveau de la colonne vertébrale (rachialgies)**.

Il est également exposé au **bruit** (moteur, circulation...). L'utilisation de la radio et l'ouverture de la fenêtre seraient les deux éléments augmentant le plus cette exposition au bruit (d'après une étude canadienne). Il y a donc un risque de **perte auditive** (avec une perte auditive plus importante à gauche qu'à droite).

Notons que l'exposition à la **chaleur**, en période estivale et avec des véhicules non climatisés, constitue un risque avéré. A partir d'une température de 30 °C à l'intérieur de l'habitacle, **les capacités du conducteur (vitesse de réaction, vigilance...) se trouvent dégradées**, ce qui peut provoquer des accidents. Or, ces valeurs de températures sont très rapidement atteintes derrière un pare-brise.

Enfin, l'exposition à la **lumière** des phares, à leur réfléchissement sur des routes mouillées ou enneigées peut engendrer de la **fatigue visuelle**.

Risques liés aux postures de travail

La position sédentaire de conduite pendant la totalité ou la plus grande partie du temps de travail expose à des risques connus : **troubles musculosquelettiques (TMS)** affectant principalement le cou, les épaules et le dos, **maladies cardio-vasculaires ou digestives...**

De plus, les passages rapides d'une position de conduite assise et immobile prolongée à une posture debout, avec dans certains cas des tâches de manutention (chauffeurs-livreurs par exemple), peuvent être un facteur aggravant.

Risques chimiques

Tous les salariés qui conduisent régulièrement en milieu urbain sont particulièrement exposés aux **gaz d'échappement** de la circulation automobile.

Lors du remplissage du réservoir, ils sont également exposés à des **vapeurs de carburant ainsi qu'à du benzène**.

Ces vapeurs d'essence agissent sur le système nerveux et peuvent provoquer des troubles graves de la formule sanguine. Il est à noter que les effluents du carburant diesel et le benzène sont des cancérogènes avérés (pouvant être respectivement à l'origine de cancers du poumon ou de la vessie, et de leucémies).

Parmi les risques chimiques auxquels les conducteurs sont susceptibles d'être exposés, il ne faut pas non plus négliger ceux liés à la nature du chargement et à une exposition aux émanations, fuites, renversement ou autre exposition accidentelle.

Risques psychosociaux

Au stress lié aux contraintes professionnelles (organisation du travail, respect des délais...) s'ajoute le stress dû à la conduite elle-même (vigilance permanente, conditions de trafic ou météorologiques...). Conduire pour le travail expose donc à un risque de **stress chronique** avec ses conséquences sur la santé (dépression, anxiété, troubles du sommeil ou de l'alimentation, ulcères, TMS, maladies cardio-vasculaires, accidents vasculaires cérébraux...).

Les risques de **violence ou d'agression** ne sont pas non plus négligeables dans certains secteurs (transports de fonds ou de cargaisons ayant une valeur marchande importante).

Données statistiques

Les accidents routiers du travail représentent globalement 10 % des accidents du travail mais restent responsables de **20 % environ des décès au travail** avec environ 400 décès enregistrés chaque année. **1 accident mortel sur 5 a lieu sur la route**.

Le nombre d'accidents routiers diminue progressivement et atteint en 2012 son niveau le plus bas depuis 2003, représentant encore **74 000 accidents** soit **5 millions de journées de travail perdues**. Cette baisse est observée pour les accidents routiers de travail (- 3,7 %), tout comme pour les accidents routiers de trajet (- 4,0 %). Parallèlement, le nombre de nouvelles incapacités permanentes (IP) liées à un accident routier suit la même tendance et poursuit sa baisse régulière. De même, malgré un pic en 2011, le nombre global de décès routiers continue globalement sur la même pente descendante.

La moitié des accidents routiers de travail mettent en cause une voiture particulière ou un deux-roues motorisé et cette part atteint même 3 accidents routiers sur 4 dès lors que le déplacement de la victime concernait le trajet entre son domicile et son lieu de travail.

Camions et véhicules utilitaires constituent une part non négligeable au sein des accidents routiers de travail (respectivement 11,3 % et 7,1 %) alors que naturellement ils sont peu mis en cause dans les accidents routiers de trajet. Enfin, les voitures particulières ont été plus souvent impliquées dans des accidents de travail que les années précédentes.

En règle générale, les accidents de mission se produisent sur des petites routes départementales (souvent étroites et en courbe). Ils surviennent de jour, par temps de pluie avec un sol mouillé. Les conducteurs sont au volant de leur véhicule personnel, et ils sont pressés (contrainte d'emploi du temps à respecter). Ils se disent fatigués, ayant des soucis, avec des préoccupations professionnelles qui les distraient de leur activité de conduite. Ainsi, lors du surgissement d'un autre véhicule en sens inverse ou d'une entrée en courbe, ils sont surpris et perdent le contrôle de leur véhicule.

Activité de démarchage commercial

Dans les activités de démarchage commercial, les accidents se produisent majoritairement sur autoroute et de nuit. Les conducteurs sont sur le chemin du retour, au volant d'un véhicule de société ne présentant aucun défaut technique en cause dans l'accident.

Les commerciaux se disent fatigués ou distraits. Ils reconnaissent leur inattention à la conduite. Ils ruminent les événements de la journée en « faisant le point ». Ils sont toujours mentalement dans leur activité professionnelle. Et cela d'autant plus que sur l'autoroute, ils sont sur des rails, dans le flux de circulation qu'ils se contentent de suivre.

Ils sont totalement surpris et pris au dépourvu par un incident inattendu, et auquel leur faible vigilance ne les a pas préparés à réagir. Il s'agit d'un brusque ralentissement du trafic devant eux, de la présence d'un obstacle sur la chaussée (difficilement décelable à l'avance de nuit et inattendu sur l'autoroute), ou du rattrapage par un véhicule plus rapide dont la demande de passage impatiente provoque une réaction soudaine et inadaptée.

D'après une analyse de cas d'accidents de travail sur la route réalisée en 2004 par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).

Activités de services

Dans les activités de services, les accidents se produisent généralement de jour, en agglomération et sur des carrefours. Même si les conducteurs ne se disent pas « pressés » ou « en retard », ils se déplacent dans le cadre d'un emploi du temps et donc d'une contrainte horaire à respecter.

Ils font état de fatigue physique, de soucis liés à la profession, qui entrent en concurrence avec l'attention normalement exigée par l'activité de conduite dans un environnement urbain. Les particularités des aménagements locaux et de leur environnement, la complexité des carrefours, les masques à la visibilité, l'absence de fléchage directionnel sont évoqués comme étant des éléments perturbateurs de leur attention.

Ainsi, ils s'engagent dans un carrefour alors que le feu de circulation est au rouge, ou sans détecter un véhicule auquel ils étaient censés laisser la priorité.

D'après une analyse de cas d'accidents de travail sur la route réalisée en 2004 par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).

Plan de mobilité et sécurité durables

Les agglomérations de plus de 100 000 habitants sont tenues de mettre en place un PDU (Plan de Déplacements Urbains) dont l'objectif principal est l'amélioration de la qualité de tous les déplacements à l'échelle d'une agglomération. Les mesures portent sur la diminution du trafic automobile, le développement des transports en

commun et des modes alternatifs à la voiture particulière, l'organisation du stationnement, la logistique urbaine, et la mobilité de l'entreprise.

Les PDU doivent entre autres inciter les entreprises à établir un plan de mobilité, ayant pour but d'améliorer les conditions de l'ensemble des déplacements de leur personnel et de favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle pour ceux-ci comme pour l'ensemble des autres usagers.

Dans le cadre professionnel, on entend par mobilité l'ensemble des déplacements liés à l'activité de l'entreprise c'est-à-dire des déplacements en mission, comme des déplacements sur le trajet domicile/travail des salariés, intérimaires, apprentis, ou encore les déplacements des prestataires et fournisseurs de l'entreprise.

Bien qu'affichant des objectifs de sécurité routière ou même de bien-être au travail, les enjeux de santé/sécurité de ces plans de mobilité sont majeurs :

- La mobilité a des conséquences immédiates sur les conditions de réalisation du travail (fatigue, stress dus aux retards, aux urgences, aux temps d'intervention réduits par des déplacements...), ou différées sur la santé des salariés (lombalgies, troubles musculosquelettiques...)
- Les accidents de la route constituent la première cause d'accidents mortels au travail

En prenant en considération tous les impacts possibles de la mobilité (environnementaux, économiques et sociaux), en intégrant les impératifs de sécurité et de santé au travail, les plans de mobilité et sécurité durables constituent d'excellents outils permettant aux entreprises de s'inscrire véritablement dans une démarche de développement durable.

Les démarches de plan de mobilité peuvent être menées individuellement par une entreprise (Plan de Déplacement Entreprise ou PDE) ou de manière groupée par des entreprises et établissements situés en un même lieu, on parle alors de Plan de Déplacement Interentreprises (PDIE).

Choix du véhicule

Le véhicule utilitaire léger (VUL)

Équipement

Dès qu'un véhicule sert à transporter des charges ou du matériel, à déplacer des équipes ou qu'il a une fonction utilitaire, il doit satisfaire à un certain nombre d'exigences. Un véhicule de série ne peut y répondre sans un minimum d'aménagements, voire de modifications pour assurer la meilleure sécurité possible.

Critères minimums

En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers (VUL), un minimum est requis pour assurer la sécurité lors de sa conduite.

Équipement minimal de sécurité d'un véhicule utilitaire léger

- Maîtrise de trajectoire : ESP (programme de stabilité électronique)/ABS/AFU (assistance au freinage d'urgence)
- Airbags (conducteur et passager)
- Dispositifs de retenue de charge : cloison de séparation entre l'habitacle de conduite et le volume utilisé pour le chargement, points d'arrimage
- Aménagement adapté (voir les 5 questions clefs pour définir vos besoins)
- Dispositif de surveillance de pression des pneus (TPMS)

Une cloison de séparation, pleine ou avec un hublot, a plusieurs vertus : elle arrête une partie des bruits et des odeurs (éventuellement des émanations toxiques de produits transportés), elle évite les déperditions de climatisation et de chauffage. Par ailleurs, elle arrête en cas de choc les petits objets projetés.

Aménagement - arrimage

Un VUL est utilisé pour se déplacer et pour travailler. Par conséquent, il est indispensable d'aménager son véhicule en fonction du métier et de ses exigences. La première règle consiste à faire réaliser l'aménagement par un professionnel agréé par le constructeur du véhicule. La deuxième règle est de définir le principe d'aménagement en même temps que l'on choisit le véhicule.

Il est enfin indispensable de vérifier, avant de passer commande, que l'ensemble véhicule/aménagement répond aux besoins du métier et à la réglementation.

Il faut choisir correctement le véhicule qu'on va utiliser en fonction des charges que l'on doit déplacer. Le véhicule ne doit pas être trop grand (d'autant que le chauffeur doit avoir les compétences requises pour le conduire) ni trop petit. Il faut dans tous les cas éviter la surcharge (qui est souvent difficile à apprécier à vue d'œil, car le chargement peut être lourd sans être volumineux).

En cas de choc ou de freinage brutal, la charge, si elle n'est pas rangée ou arrimée, est propulsée vers l'avant du véhicule. Non seulement elle peut être endommagée, mais elle peut blesser gravement ou tuer le conducteur.

Il faut donc faire en sorte que les charges ne puissent pas se déplacer en cas de choc ou de freinage brutal, ou que les seules choses qui se déplacent soient non fragiles et non dangereuses.

Les poids lourds

Dans le transport routier, 1 accident sur 10 survient sur la route provoquant des blessures graves et parfois mortelles. Les conditions de circulation, l'organisation du travail, la conception des véhicules et leur entretien, la formation des conducteurs peuvent devenir autant de facteurs de risque s'ils ne sont pas optimisés.

Une attention particulière doit être notamment accordée aux opérations d'arrimage des charges. Une charge mal arrimée peut causer un accident de circulation si elle tombe sur la route, participer au renversement du véhicule mais également blesser le salarié devant la décharger.

Voir la brochure "**Arrimage des charges sur les véhicules routiers**" (ED 6145).

Les activités de transport de voyageurs présentent des spécificités liées au contact avec le public. Elles peuvent notamment exposer les salariés à des risques psychosociaux (violences, stress...), ces facteurs influençant fortement la capacité à « conduire en sécurité » du conducteur.

Cas des dispositifs informatiques

Les **systèmes informatiques embarqués (SIE)** sont de plus en plus présents dans le secteur du transport routier, qu'il soit de voyageurs ou de marchandises. Ils présentent des fonctionnalités variées (géolocalisation, communication, gestion de données sociales, état et données techniques sur le véhicule).

Ces systèmes ne constituent pas en eux-mêmes des dispositifs de prévention (par exemple GPS guidant le conducteur qui peut rester concentré sur la route et n'a pas à consulter de carte routière en conduite...). Ils ne sont pas non plus forcément des sources d'accidents (par exemple lorsque le conducteur consulte ou envoie des informations alors qu'il conduit).

Ce sont davantage les conditions et les contextes d'utilisation de ces SIE qui sont à considérer comme des soutiens ou des facteurs perturbants de la santé-sécurité des salariés. Comme pour le téléphone portable, l'entreprise se doit d'organiser l'utilisation du SIE dans le cadre professionnel, notamment sur la route.

Les 2 roues (motorisées et vélo)

Pour certaines professions spécifiques (coursiers notamment), les deux-roues sont utilisés de façon majoritaire : ils exposent leurs conducteurs à des risques de dommages corporels importants en cas d'accident.

Le déplacement en deux-roues des salariés doit être évité autant que possible.

Si les accidents mortels en deux-roues motorisés sont en hausse continue depuis plusieurs années, ces accidents s'expliquent notamment par un usage croissant de ce type de véhicule. La motivation d'achat de ces véhicules est souvent plus utilitaire que de loisirs (déplacements domicile-travail, déplacements professionnels). Elle est liée aux difficultés de circulation et aux coûts des déplacements.

Les conducteurs sont généralement de nouveaux pratiquants, avec des caractéristiques en termes d'âge, d'expérience, d'équipement, différentes des motards. Souvent mal équipés, ils manquent fréquemment d'expérience pour la conduite de ce type de véhicule.

Une formation à la prise en main et à la conduite d'un deux-roues motorisé permet aux salariés de renforcer de façon significative leurs compétences en tant que conducteurs et leurs capacités à éviter ou à maîtriser les situations à risque.

Exemples d'axes d'action pour réduire les accidents dus l'usage des 2 roues motorisés :

informer les salariés sur ces risques et encourager un usage raisonné de ce type de véhicule pour les déplacements

Inciter à choisir un autre mode de transport moins dangereux lorsque c'est possible, ou lorsque les conditions extérieures sont difficiles.

Sensibiliser, dans le cadre de l'entreprise, au risque lié à ce type de véhicule, aux conditions climatiques, aux horaires de déplacement, aux parcours empruntés.

Encourager à porter des équipements de protection et de signalisation, quand ils ne sont pas imposés par la loi, et à entretenir régulièrement son véhicule.

Mettre en place de formations à la conduite pour les nouveaux conducteurs.

Le vélo

Dans le cadre des politiques de mobilité durable, le vélo est fortement encouragé comme mode de transport alternatif à la voiture individuelle.

Si le bénéfice du vélo pour l'environnement et la santé est indéniable, son impact sur la prévention du risque routier est discutable. Les études ne permettent pas de statuer sur un « sur-risque », en termes d'accidentologie, de l'usage du vélo par rapport à la voiture individuelle. Le risque potentiel lié à l'usage du vélo pour les déplacements professionnels est donc à évaluer au cas par cas, en fonction des conditions locales d'utilisation (infrastructures dédiées et sûres...).

Dans tous les cas, l'application des principes généraux de prévention est pertinente pour mieux prévenir le risque lié à l'usage du vélo. Il faut favoriser un usage du vélo en sécurité pour les déplacements domicile- travail (et la mobilité intersites à la pause-déjeuner) grâce à des mesures de prévention adaptées : évaluation du risque, organisation adaptée, sensibilisation des salariés, notamment :

- Dans le cadre du Plan de Déplacement Entreprise, **évaluer le risque lié à l'usage du vélo** basée sur une analyse de l'environnement et une enquête auprès des salariés
- **Mettre en place d'une organisation adaptée pour le vélo** (vestiaires, douches, entretien des vélos, sécurisation du stationnement...).
- **Sensibiliser les salariés** sur l'importance pour la sécurité d'une bonne préparation des déplacements et du choix d'itinéraires protégés, d'une pratique progressive pour les cyclistes inexpérimentés, du bon entretien du vélo, du port d'équipements de signalisation (éclairage, réflecteurs, rétroviseurs, écarteurs, gilet, brassard...) et de protection (casque), du respect du code de la route et des règles de sécurité pour la conduite d'un vélo.

Un environnement trop hostile au vélo peut justifier qu'une entreprise ne retienne pas cette piste dans le cadre de son PDE, ou qu'elle la retienne uniquement pour certains trajets. Encourager l'usage du vélo doit être une décision concertée entre employeur et instances du personnel, en cohérence avec la politique de prévention de l'entreprise. Les formations de type « vélo-école » et les « bus cyclistes » (déplacement des cyclistes en groupe) sont des solutions intéressantes. Les collectivités territoriales doivent aider à la sécurisation d'itinéraires de vélo et améliorer les lieux d'accueil (stations vélos sécurisées, voire avec service).

Le transport de personnes

Les activités de transport de voyageurs présentent des spécificités liées au contact avec le public. Elles peuvent notamment exposer les salariés à des risques psychosociaux (violences, stress...), ces facteurs influençant fortement la capacité à « conduire en sécurité » du conducteur.

Réglementation

Les postes de travail qui impliquent la conduite de véhicules automobiles sont nombreux et variés. La conduite ou le transport peut, dans certains cas, être l'activité principale du salarié : chauffeur, livreur, ambulancier. La mission qui lui est confiée peut également impliquer des déplacements fréquents nécessaires à la bonne exécution du contrat de travail : commercial, technicien de service après-vente, visiteur médical...

Quelle que soit la situation, il appartient à l'employeur de mettre en œuvre toutes les mesures propres à garantir la santé et la sécurité de ces travailleurs, qu'ils se trouvent dans l'entreprise ou sur la route en mission au volant d'un véhicule.

Démarche d'évaluation du risque routier

L'article L. 4121-1 du Code du travail fait obligation à l'employeur d'assurer la sécurité de ses salariés.

Les principes généraux de prévention énumérés dans le Code du travail, doivent servir de guide à l'employeur pour atteindre cet objectif.

L'article L. 4121-3 précise que la mise en œuvre d'une démarche de prévention implique une évaluation de tous les risques auxquels sont exposés les salariés compte tenu de la nature des activités de l'établissement, des procédés mis en œuvre, des équipements de travail utilisés... C'est à l'occasion de cette évaluation que l'employeur devra prendre en compte les risques auxquels sont exposés les salariés dans le cadre de l'activité de conduite et apprécier ses conséquences éventuelles.

A la suite de cette évaluation, l'employeur met en place les mesures de prévention qui lui semblent appropriées aux risques liés à la conduite automobile et qui viendront assurer la sécurité des déplacements : organisation du travail, choix de véhicules adaptés, organisation des déplacements, entretien et vérification du matériel, formation à la conduite et au métier, gestion des communications mobiles lors des déplacements, information des salariés, sensibilisation aux conséquences de certaines addictions par exemple.

Les résultats de l'évaluation du risque routier sont transcrits dans le **document unique d'évaluation des risques** prévu à l'article R. 4121-1.

Des conséquences juridiques et financières pour le salarié et l'employeur

Prise en charge au titre de la législation professionnelle de l'accident de la route

L'accident de la route peut être pris en charge au titre de l'accident de trajet (article L. 411-2 du Code de la sécurité sociale) ou au titre de l'accident de travail (L. 411-1 du Code de la Sécurité Sociale).

Le **Code de la sécurité sociale** considère comme accident du travail tout accident, survenu par le fait ou à l'occasion du travail quelle qu'en soit la cause.

Aux termes de cette définition, constitue un accident du travail, l'accident de la route survenu au salarié alors qu'il est en mission et plus généralement l'accident de la route survenu à l'occasion du déplacement nécessaire à l'exécution du travail.

L'accident de trajet, lui, est celui qui se produit, d'une part, pendant le trajet normal d'aller et retour entre la résidence du salarié et son lieu de travail ou d'autre part, entre le lieu de restauration habituel du salarié et son lieu de travail.

L'accident de la route au travail ou l'accident de trajet sont tous deux pris en charge sur la base du Code de la sécurité sociale. Le salarié n'a pas à prouver une faute quelconque de son employeur pour que son accident du travail/accident de la route soit indemnisé par la sécurité sociale. La réparation est automatique mais forfaitaire.

Les prestations versées sont limitées, aux termes de l'article L. 431-1 du Code de la sécurité sociale, à la couverture des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et accessoires, frais liés aux appareillages et prothèses dentaires, frais nécessités par le traitement, la réadaptation fonctionnelle, la rééducation professionnelle et au versement d'indemnités journalières de sécurité sociale (en cas d'incapacité temporaire de travail) ou d'une rente ou une indemnité en capital (en cas d'incapacité permanente)

Lorsque le salarié d'une entreprise est victime d'un accident de la route lors de son travail, ces prestations destinées à l'indemniser sont inscrites au compte employeur de l'établissement. Le taux de cotisation accident du travail de l'entreprise augmentera en conséquence.

Le système forfaitaire d'indemnisation des accidents du travail exclut, en principe pour la victime, toute possibilité de former un recours en responsabilité civile de l'employeur dans les conditions de droit commun pour obtenir la réparation intégrale des préjudices subis.

Cependant, L. 451-1-1 du Code de la Sécurité Sociale permet, à titre dérogatoire et sous certaines conditions, à la victime d'un accident de la circulation qui est en même temps un accident du travail, de se prévaloir de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la route (loi Badinter), pour obtenir la réparation complémentaire de son dommage auprès de l'assureur du véhicule. Il faut pour cela que l'accident soit survenu sur une voie ouverte à la circulation publique et qu'il ait impliqué un véhicule terrestre à moteur conduit par l'employeur, un préposé ou une personne appartenant à la même entreprise que la victime.

Cette situation est fréquente par exemple dans les entreprises de déménagement. L'accident de la route dont pourrait être victime le salarié passager du véhicule conduit par un collègue de travail ou son employeur donnera lieu à une réparation complémentaire au titre de la loi Badinter.

Responsabilités de l'employeur

La maîtrise des risques et en particulier du risque routier constitue, pour l'employeur, une véritable obligation juridique susceptible de mettre en jeu sa responsabilité.

Lorsqu'il met à la disposition d'un salarié un véhicule pour lui permettre d'exécuter son contrat de travail, il est tenu à son égard à une obligation de sécurité et il lui appartient de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter de mettre en péril la sécurité de ses salariés : maintien en état de conformité et de bon fonctionnement des véhicules

en tant qu'équipements de travail, entretien des véhicules, choix des modes de déplacement les plus sûrs, gestion des communications, organisation du travail, pauses...

Si un défaut de mesures de prévention dans le domaine des déplacements routiers est à l'origine d'un accident de la route au travail, l'employeur sera personnellement mis en cause au niveau pénal.

Des poursuites pénales pourront notamment être engagées contre l'employeur pour homicide ou blessures involontaires (Article 121-3, 221-6, 222-19, R.625-2, R. 622-1 du Code pénal) si par ses manquements, il a créé ou laisser créer une situation dangereuse ayant rendu possible la survenance de l'accident. Les juges rechercheront alors s'il a commis une faute d'imprudence, une faute de négligence ou s'il a consciemment fait prendre des risques au salarié. A titre d'illustration, un défaut d'entretien du véhicule conduit par le salarié ou une charge de travail excessive du conducteur, à l'origine de l'accident, pourraient caractériser une faute de l'employeur.

Parallèlement, l'employeur peut engager sa responsabilité civile à plusieurs degrés lorsque son salarié est en mission au volant d'un véhicule.

Si le salarié conducteur du véhicule est responsable d'un accident de la route et qu'il cause des dommages matériels ou corporels à un tiers, c'est à l'employeur qu'il incombera de réparer les dommages causés par son salarié. L'article 1384 du Code civil fait peser sur lui l'obligation de réparer les dommages aux tiers, sur la route ou ailleurs, causés par ses salariés au moment où ils exécutent leur travail. En matière de conduite, si cette responsabilité est couverte par l'assureur du véhicule, les sinistres provoqueront la hausse des primes d'assurance réglées par l'entreprise.

En outre, une faute inexcusable de l'employeur (au sens de l'article L.452-1 du Code de la Sécurité sociale) pourra être retenue, si un salarié est victime d'un accident de la route et qu'il s'avère que l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience que le salarié était exposé à un danger et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver.

Le salarié verra alors son dommage réparé, non plus de manière forfaitaire comme tout accident du travail, mais en fonction du préjudice réellement subi (majoration des indemnités par la caisse de sécurité sociale sous forme de rente ou de capital et indemnisation des préjudices personnels). La caisse de sécurité sociale récupérera ensuite les sommes supplémentaires versées à la victime auprès de l'employeur.

A titre d'illustration, une faute inexcusable pourrait être retenue contre l'employeur qui aurait omis de faire entretenir le véhicule conduit par le salarié et n'aurait pas ainsi pris les mesures de prévention nécessaires à la protection du salarié (Soc. 31 octobre 2002, n°00-18.359).

Responsabilité du salarié

Le salarié est considéré sur la voie publique comme tout conducteur et c'est sur lui que pèse l'obligation de respecter les règles de conduite du code de la route : interdiction de téléphoner au volant, respect des limites de vitesse, respect des feux de signalisation etc... L'article L.121-1 du Code de la route rappelle en effet que c'est le conducteur du véhicule (sauf exception) qui est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule.

Le salarié conducteur pourra également voir sa responsabilité pénale recherchée comme tout un chacun, s'il est à l'origine d'un accident corporel (blessures ou homicide involontaires). Une faute d'imprudence ou de négligence ou un manquement à une obligation de sécurité ou de prudence de la part du conducteur devra avoir été la cause immédiate ou déterminante du dommage . (Art. 121-3 al. 3, 221-6-1, 222-19-1, 222-20-1 du Code pénal)

Enfin, l'article L.4122-1 du Code du travail rappelle qu'il a une obligation de sécurité qui lui appartient en propre et il doit, à la mesure des instructions, consignes et formations reçues, prendre soin de sa propre sécurité et de celles des autres. Il a en ce domaine des obligations réelles qui peuvent justifier une sanction disciplinaire s'il ne respecte pas les consignes données. Ainsi, par exemple, le salarié qui en état d'ébriété au volant d'un véhicule automobile transporte un collègue de travail, expose celui-ci à un danger qui peut justifier une sanction disciplinaire pouvant aller, dans certains cas, jusqu'au licenciement.

Démarche de prévention

Évaluer les risques

L'évaluation des risques constitue le point de départ de la démarche de prévention qui incombe à tout employeur dans le cadre de son obligation générale de sécurité. Les résultats de cette évaluation doivent être transcrits dans le document unique. Au-delà du strict respect de l'obligation réglementaire, ce document doit permettre à l'employeur d'élaborer un plan d'actions définissant les mesures de prévention appropriées aux risques identifiés : accidents de la circulation, vibrations, bruit, stress par exemple.

Il doit également s'inscrire dans la durée pour entraîner un véritable changement dans les pratiques et la culture d'entreprise.

Les principales étapes de l'évaluation

- **Réaliser un état des lieux des déplacements**, en tenant compte des conditions réelles de conduite (durée de déplacement, amplitudes horaires de travail, types et caractéristiques des véhicules, état du trafic, conditions météo...).
- **Analyser les déplacements** (planification, organisation...).
- **Identifier les salariés exposés**.
- **Examiner les motifs et caractéristiques des déplacements**.
- **Analyser des accidents de mission survenus au cours des dernières années** (accidents matériels et corporels, coûts directs ou indirects).

Pour dresser une analyse la plus complète possible, il est nécessaire de sensibiliser, associer et impliquer tous les salariés concernés, notamment dans les étapes initiales de la démarche, l'état des lieux et l'analyse des déplacements (planification, organisation).

Importance de l'implication des salariés exposés dans l'évaluation du risque routier

« 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. A 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. »

Témoignage d'une direction des ressources humaines dans le BTP second œuvre

Choix de mesures de prévention

Définir un plan d'actions

Le plan d'action de prévention du risque routier dans l'entreprise s'appuie sur le document unique et les risques mis en évidence. Une partie des actions à mettre en place peut concerner la gestion et l'organisation des ressources humaines et matérielles.

Quatre grands domaines regroupent l'ensemble des problématiques rencontrées par les entreprises :

- **déplacements : organisation en amont...**
- **véhicules : choix de véhicules appropriés, en bon état, sûrs...**
- **communications lors des déplacements : instauration d'un protocole**
- **compétences : formation initiale et complémentaire.**

Optimiser la gestion des déplacements

La **gestion et la programmation globale des déplacements par l'entreprise** (dans le temps, la durée...) sont un des points clefs de la réduction du risque routier. Tout déplacement se prépare depuis l'entreprise, et non au dernier moment, sur la route... Il est nécessaire d'organiser au sein même de l'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...

Quelques pistes pour une meilleure gestion des déplacements

- **Éviter les déplacements dans la mesure du possible**
 - Utiliser des technologies de communication (visioconférence, audioconférence, internet).
 - Regrouper les rendez-vous ou les réunions hors entreprise.
 - Supprimer les trajets inutiles par une meilleure préparation des chantiers, par exemple.
- **Réduire l'exposition au risque routier lors de déplacements, quand le déplacement est nécessaire :**
 - Recourir aux transports collectifs (avion ou train).
 - Combiner les transports collectifs avec la location de véhicule pour limiter les distances parcourues.
 - Planifier et rationaliser les déplacements longs.
 - Limiter les distances quotidiennes parcourues ou la durée de conduite (prescriptions réglementaires des temps de conduite et des temps de pause).
 - Donner la priorité à l'autoroute, plus sûre.
 - Réfléchir sur la gestion des urgences et des retards.
 - Limiter l'usage des deux-roues à des besoins spécifiques.
- **Organiser et rationaliser les déplacements**
- - Cette réflexion peut être menée en collaboration avec des clients et/ou des fournisseurs habituels afin d'optimiser l'organisation des tournées, de prendre en compte la sécurité dans la négociation des délais de livraison et de mieux coordonner les tâches pour le retrait ou la livraison de marchandises

Exemple d'organisation des déplacements dans une entreprise de menuiserie/décoration d'intérieur

L'entreprise a des clients dans toute la France. Les chantiers lointains sont préparés et organisés de la façon suivante :

- envoi du matériel et outillage nécessaire quelques jours avant le début du chantier par transporteur,
- déplacement de l'équipe par train ou par avion,
- location de véhicule sur place

Dans la gestion au quotidien, avant tout déplacement, il est important de se poser les questions suivantes :

- Ce déplacement est-il nécessaire ?
- Peut-on privilégier d'autres modes de déplacement ?
- (selon la distance à parcourir ou le temps de conduite à prévoir)
- Peut-on combiner ce déplacement avec d'autres déplacements routiers ?

Dans son plan d'actions, le chef d'entreprise doit envisager deux axes prioritaires : éviter les déplacements dans la mesure du possible et, si ceux-ci sont nécessaires, mettre en œuvre les mesures appropriées afin de réduire les risques auxquels sont exposés les salariés lors de leurs déplacements.

Tout cela peut amener à mettre en place une nouvelle organisation, à définir de nouvelles règles au sein de l'entreprise et à repenser ses habitudes et ses façons de travailler (notamment par une meilleure gestion des urgences et des retards). Les bénéfices d'une telle démarche sont avérés en termes de sécurité et à plus longue échéance, d'efficacité.

Agir sur les véhicules

Le véhicule à usage professionnel doit être adapté au déplacement et à la mission à réaliser.

Critères d'adaptation d'un véhicule en fonction de la mission :

- le véhicule est aménagé et équipé en fonction des besoins des personnes et des charges à transporter,
- séparation entre la partie habitacle de conduite et le chargement (transport de matériaux, de produits, d'outils...),
- dans le volume réservé au chargement, arrimage et répartition des charges,
- capacité et puissance du véhicule adaptées au chargement. Toute surcharge constitue un facteur d'aggravation du risque.

Maintenance d'une flotte de véhicule

Les entreprises qui ont une flotte de véhicules doivent mettre en place une organisation qui assure un bon état de maintenance des véhicules

Pour assurer la maintenance d'une flotte de véhicules, il faut :

- désigner un responsable du parc,
- planifier les entretiens des véhicules,
- suivre quotidiennement l'état du parc,
- mettre en place un carnet d'entretien pour chaque véhicule à la disposition de l'utilisateur.

