

Comment établir un Plan de Prévention du Risque Routier ?



RADARR
(Recueil d'informations Appliqué
aux Données Afférentes au Risque Routier)

PRÉAMBULE

Prévenir le risque routier est un véritable enjeu économique et social pour les entreprises et la collectivité.

Face à cet enjeu, depuis des années, le Réseau Prévention mène des actions pour la prévention du risque routier, au niveau national en coopération avec la DSCR (Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières) et également au niveau régional (partenariat entre le Service Prévention de la Carsat Rhône-Alpes et les préfetures).

Au plan national, les accidents de la route sont la **première cause d'accidents mortels du travail**. Les accidents routiers intervenus tant sur le trajet entre le domicile et le lieu de travail que dans le cadre du travail représentent près de **60 % accidents du travail mortels**, selon les données de la CNAMTS (période 2005 –2009).

Suivant l'enquête SUMER 2003 ,17,8% des salariés (3 119 900) conduisent plus de 2 h/semaine pour le travail et 7,7% plus de 20 heures (**1 355 100**).

Ce sont surtout des hommes (conducteurs professionnels, attachés commerciaux, cadres, employés...), principalement dans des entreprises de 10 à 49 salariés.

L'employeur a l'obligation de réaliser l'évaluation des risques auxquels sont exposés ses salariés, afin de les réduire au plus bas. Cette évaluation doit être transcrite sur un document spécifique « Document Unique d'Évaluation des Risques » (Articles L4121-3 et R4121-1 du Code du travail) .

Tout déplacement professionnel (mission) expose le salarié au risque routier et doit, en conséquence, être évalué. Ce document développe une démarche permettant d'analyser le risque routier et d'établir un **Plan de Prévention du Risque Routier**(PPRR) .

Ce document présente une démarche d'élaboration d'un PPRR complémentaire à l'auto évaluation du risque routier professionnel, intitulée PEDRO, Plan d'évaluation et d'action du risque routier professionnel, disponible sur le site **<http://www.risque-routier-professionnel.fr/>**.

Cette démarche permet d'enregistrer les actions déjà réalisées et de repérer des actions à engager pour améliorer la situation.



Jérôme Chardeyron
Directeur des Risques Professionnels et de la Santé au Travail de la Carsat Rhône-Alpes

SOMMAIRE

PRÉAMBULE.....	2
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE	4
1 ENGAGEMENT DE LA DIRECTION.....	6
2 ETAT DES LIEUX.....	7
2-1 ÉVALUATION PRÉALABLE	7
2-2 ÉVALUATION DES RISQUES	7
2-3 LES QUATRE MANAGEMENTS	8
2-3-1 management des véhicules.....	8
2-3-2 management des déplacements.....	10
2-3-3 management des communications	11
2-3-4 management des compétences.....	11
3 PLAN D’ACTION	12
4 EVALUATION.....	12
ANNEXES
ANNEXE 1 : TEXTES CNAMTS MISSION ET TRAJET	13
ANNEXE 2 : PREMIÈRE ÉVALUATION DU RISQUE ROUTIER	21
ANNEXE 3 : ANALYSE DES ACCIDENTS.....	23
ANNEXE 4 : QUESTIONNAIRE	26
ANNEXE 5 : EVALUATION DES « BONNES PRATIQUES ».....	28
ANNEXE 6 : PROTOCOLE COMMUNICATION	30

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

Après une implication de l'ensemble des acteurs, un état des lieux approfondi comprenant une analyse préalable et une évaluation des risques basée sur les bonnes pratiques définies par le texte « missions » de la Cnamts (voir annexe 1) sont nécessaires avant l'établissement d'un plan d'action.

Ce plan résultant d'une démarche « comprendre pour agir » aborde l'environnement, les véhicules, l'organisation du travail et la formation des conducteurs.

Cette démarche suit les étapes suivantes :

1 - ENGAGEMENT DE LA DIRECTION

L'engagement de la direction est une condition préalable et nécessaire avant toute action.

Cet engagement doit être formalisé, communiqué à l'ensemble du personnel et préciser qui fait quoi dans la démarche.

2 - ETAT DES LIEUX

La compréhension du problème doit précéder tout plan d'action

2-1 évaluation préalable

Cette évaluation permet d'apprécier les enjeux socio-économiques liés au risque routier

2-2 évaluation des risques

Cette partie analyse les accidents et recueille les points de vue des différents acteurs (salariés, représentants du personnel, médecin du travail ...).

2-3 les quatre managements

Cette partie de l'évaluation recueille pour différentes thématique l'existant mis en place dans l'entreprise (technique, organisationnel et humain) dans les domaines suivants :

- management des véhicules,
- management des déplacements,
- management des communications,
- management des compétences.

3 - PLAN D'ACTION

Au vu des problématiques ciblées, ce plan d'action intégré au document unique d'évaluation des risques permet d'organiser les actions dans les différents domaines de management.

4 - EVALUATION

L'évaluation consiste, quelques mois après la mise en œuvre du plan d'action, à vérifier sa réalisation et sa pertinence au regard d'indicateurs de résultats qui auront été préalablement choisis (nombre de sinistres, incidents, coûts, kilométrage parcouru, consommation, satisfaction du personnel, ...).

Cette démarche suit les procédures d'améliorations continues intégrées dans toute démarche qualité.

La démarche suivante détaille ce plan et permet d'enregistrer (comme PEDRO*) les mesures engagées à chaque étape et de cibler les pistes de solution à mettre en place.

(*) PEDRO : Plan d'évaluation et d'action du risque routier professionnel, disponible sur le site <http://www.risque-routier-professionnel.fr/>.

DÉMARCHE D'ÉLABORATION PPRR

REPÉRAGE DES ACTIONS EFFECTUÉES

Ce document pourra être intégré au Document Unique d'Évaluation des Risques de l'entreprise.

- L'entreprise cochera les actions réalisées et complétera les champs correspondants.
(Une déclaration à la CNIL peut être utile en cas de traitement informatique nominatif)

1- ENGAGEMENT DE LA DIRECTION

Déclaration de l'engagement de la Direction de l'entreprise sur la mise en œuvre d'une politique de prévention du Risque Routier

- Document référent de la déclaration :
- Document Unique d'Évaluation des Risques :
- Le risque routier est notifié oui non
- Nom de la personne en charge de la mise à jour du **Document Unique** : M.....
- Prise en compte des textes de la CNAMTS (voir annexe 1)
- Nom de la personne en charge de la prévention du risque routier : M.....
- Nom de la personne responsable du parc : M

Remarque :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2 - ETAT DES LIEUX

2-1 Evaluation préalable

- Avec PEDRO ou annexe 2 pour approfondissement
- Recensement des personnes effectuant des missions
- Recensement des véhicules, évaluation du kilométrage et équivalence en temps de conduite
- Bilan des consommations des carburants sur 3 ans et évolution (€ et litres)
- Recensement de la sinistralité sur 3 ans (accidents, bris de glace, ...)
- Bilan des coûts induits par la sinistralité sur 3 ans (prime assurance, franchise, réparation, remorquage et immobilisation, remplacement véhicule...)
- Bilan des coûts induits d'exploitation sur 3 ans (contrat, indemnité kilométrique, maintenance...)
 - ⇒ informations complémentaires à récupérer auprès de l'assureur, du loueur, du compte employeur, ...
- Mode de communication sur le risque routier (journal interne, affiches, intranet, ...)
- Outils de gestion du risque (indicateurs, tableau de bord, ...)

Remarque :

.....

.....

2-2 Evaluation des risques

Voir annexes 3, 4 et 5 pour approfondissement

- Analyse des accidents routiers (annexe 3)
- Prise du point de vue des salariés (questionnaire, audit, entretiens, ...) (annexe 4)
- Prise du point de vue des représentants du personnel (CHSCT, DP, ...) (annexe 5)
- Prise du point de vue du médecin du travail (rapport annuel, fiche entreprise, ...)

Remarque :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2-3 Les quatre Managements

2-3-1 Management des véhicules

● Vérification du bon état du véhicule

Contrôles périodiques réalisés par le conducteur

Référencé du document rappelant les conditions de mise en œuvre des contrôles et présent dans chaque véhicule (Exemple de carnet de suivi document INRS ED 6055) :

Vérification de la pression et du niveau d'usure des pneus et mise à niveau.

Moyens mis en œuvre pour ce contrôle :

Document dans le véhicule mentionnant les dates des contrôles

Oui Référence :

Non

Vérification de l'éclairage

- Présence d'une boîte d'ampoules dans le véhicule Oui

Non

- Document dans le véhicule mentionnant les dates des contrôles

Oui Référence :

Non

Vérification des niveaux

- Document dans le véhicule mentionnant les dates des contrôles

Oui Référence :

Non

Procédure mise en œuvre en cas de défaillance du véhicule

Référence du document :

Présence d'un manuel du conducteur (règles d'utilisation, personnes à contacter, ...)

Présence du manuel du constructeur

Révisions périodiques préconisées par le constructeur

Référence de la société en charge de l'entretien périodique :

Contrat d'entretien : Oui

Non

Si oui : Référence du document rappelant le contenu du contrat :

Personne en charge du suivi des révisions : M.....

● **Véhicules**

Choix du véhicule

Prise en compte de l'avis des utilisateurs Oui
 Non

Référence du document détaillant les conditions fixant le choix du type de véhicule en fonction de son utilisation :

Véhicules utilitaires

- Séparation pleine de la cabine et points d'ancrage selon la norme NF ISO 27956
- Aménagements intérieurs de l'espace de transport :

Options

- Air bag conducteur + passagers
- Indicateur de charge (Témoin de surcharge)
- Indicateur de pression des pneus
- Climatisation
- Assistance au freinage
- Contrôle de trajectoire
- Limiteur de vitesse ou bridage moteur
- Extincteur
- Radar de recul

Equipements présents dans le véhicule

- Gilet réfléchissant
- Triangle de signalisation
- Lampe
- Gants
- Bombe anti-crevaison
- Contrôleur de pression
- Extincteur
- Boite Ampoules
- Fusibles de rechange
- Trousse de premiers secours

Equipements à disposition

- Pneus neige ou contact
- Chaînes

Remarque :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2-3-2 Management des déplacements

● Règles organisationnelles visant à réduire l'exposition des salariés

- Eviter ou limiter les déplacements
Référence du document mentionnant les moyens mis en œuvre :
- Limitation du temps de conduite :
Référence du document mentionnant les moyens mis en œuvre :
- Limitation du kilométrage journalier :
Référence du document mentionnant les moyens mis en œuvre :
- Faire emprunter les itinéraires les plus sûrs après les avoir identifiés
Référence du document mentionnant les moyens mis en œuvre :
- Autres moyens de déplacement
Référence du document mentionnant les conditions de mise en œuvre :

● Moyens organisationnels pour la préparation des missions

- Moyen d'accès à l'information : kms à parcourir et temps de conduite :
- Moyen de connaissance de l'état des routes :
- Moyen permettant de préparer les itinéraires :
GPS utilisation selon le Code de la route (itinéraire entré avant le départ) :
Autre :

● Gestion du temps des déplacements

- Mode d'organisation des déplacements prenant en compte les temps de conduite et de pause, l'amplitude de la journée, et les contraintes prévisibles (météo, travaux ...) intégrant les règles de découcher
Référence du document mentionnant les conditions de mise en œuvre :
- Procédures prévues de gestion des aléas et des imprévus (retard, temps de travail supplémentaire, incident, panne, accident, ..) intégrant les règles de découcher
Référence du document mentionnant les conditions de mise en œuvre :

● Respect du Code de la route

Référence du document (contrat de travail, charte, ...) rappelant l'obligation du respect du Code de la route et de l'adaptation de l'allure aux conditions de circulation :

● Priorité d'accès aux voies autoroutières

- Incitation à l'usage des voies autoroutières chaque fois que cela est possible.
- Abonnement :
 - Prise en compte des péages dans les notes de frais
 - Prise en compte dans le calcul des remboursements des kilomètres parcourus

Remarque :

.....

.....

.....

.....

Infrastructure

- Accès et circulation dans la zone industrielle et à l'extérieur des bâtiments de l'entreprise
Référence du document d'analyse :
- Plan de circulation interne, parkings en cohérence avec l'environnement de l'entreprise :
Référence du document :

2-3-3 Management des communications et des systèmes embarqués

Règles organisationnelles régissant les communications et l'utilisation des téléphones portables

- Protocole de communication établi par l'employeur rappelant l'interdiction de toute communication téléphonique pendant la conduite et les moyens mis en œuvre pour maîtriser ce mode de communication (exemple de protocole annexe 6)
Référence du document :
- Proscrire les équipements contraires à la sécurité
(Systèmes de détection de radar, dispositifs de communication main libre, ...)

Remarque :

.....

.....

.....

Management des compétences

- L'accueil des nouveaux intègre la prévention du risque routier**
Document de référence : Livret d'accueil
- Evaluation de la conduite des conducteurs**
Référence du document de gestion des évaluations :
- Formation Professionnelle Post Permis (VUL, ...)**
Référence du document de gestion des formations :
- Sensibilisation au risque routier, formation à la conduite préventive, conduite économique ...**
Référence du document de gestion des formations :
- Sensibilisation aux addictions (alcool, drogue, ...)**
Référence du document de gestion des formations :
- Formation aux gestes de premiers secours**
Référence du document de gestion des formations :
- Vérification de la validité du permis de conduire**
Le conducteur informe l'employeur de la validité de son permis de conduire :
Référence du document signé par le conducteur :
Fréquence de cette information : tous les
- Aptitude médicale à la conduite**
Avis médical du médecin du travail

Remarque :

.....

.....

.....

PLAN D'ACTION

Selon l'analyse établie, un plan d'action cohérent devra être engagé. Ce plan pourra être formalisé de la manière suivante (actions transversales et inter-actives sur les quatre Managements)

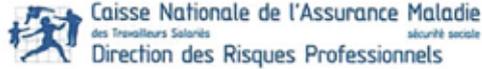
	Actions	Délais	Comment	avec qui
Management des véhicules				
Management des déplacements				
Management des communications				
Management des compétences				

EVALUATION

L'évaluation consiste, quelques mois après la mise en œuvre du plan d'action, à vérifier sa réalisation et sa pertinence au regard d'indicateurs de résultats qui auront été préalablement choisis (nombre de sinistres, incidents, coûts, kilométrage parcouru, consommation, satisfaction du personnel, ...)

ANNEXE 1 : Textes Cnamts

Mission et trajet



Prévention du risque routier au travail

Texte adopté le 5 novembre 2003

Par la Commission des Accidents du Travail et des
Maladies Professionnelles

CNAMTS / DRP – Décembre 2003

La branche des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles (AT-MP)

La branche des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles est une des 4 branches de la sécurité sociale avec une spécificité forte : les risques professionnels. Aussi, c'est un domaine dans lequel les partenaires sociaux sont particulièrement légitimes.

Au sein de la Cnamts, la branche des AT-MP a la charge de gérer les risques professionnels auxquels sont confrontés les salariés des entreprises de l'industrie, du commerce et des services, et d'autres catégories telles que les élèves de l'enseignement technique, stagiaires de la formation professionnelle, adhérents à l'assurance volontaire... .

Sa vocation est donc d'aider les acteurs de la vie économique à éviter ces risques, à tout au moins en atténuer la gravité ou la fréquence, et en cas de survenue à indemniser les victimes.

La **Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles (CAT-MP)** décide et valide par son instance paritaire la politique à mener en matière des risques professionnels par la branche des AT-MP.

Sa mission s'exerce dans les domaines suivants :

- L'équilibre financier de la branche en déterminant les recettes du Fonds National des Accidents du Travail (FNAT),
- La tarification appliquée aux entreprises,
- La prévention des risques professionnels auprès des salariés,
- La réparation des victimes.

La CAT-MP est composée de représentants des assurés sociaux (CFDT, CFTC, CFE-CGC, CGT-FO, CGT) et de représentants des employeurs (UPA).

**Texte adopté par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies
Professionnelles lors de sa réunion du 5 novembre 2003**

Pour la prévention du risque routier mission

POINT 1 : PREAMBULE

L'accident routier du travail est à la fois un accident du travail et un accident de la route. La Branche AT/MP est compétente pour l'aspect « accident du travail ».

En revanche, la gestion de l'accident de la route obéit à des règles de droit générales, qui découlent en particulier du code de la route. Dans ce domaine la Branche AT/MP n'a pas de compétence particulière.

Cependant, il paraît nécessaire de rappeler la règle de droit, car elle n'est pas sans conséquences dans la relation employeurs / salariés.

Le conducteur-salarié est regardé, sur l'espace public, comme un conducteur. Cela signifie concrètement qu'il ne peut être exonéré de son éventuelle responsabilité pénale du seul fait de son statut de salarié, et qu'il est soumis à l'ensemble des obligations contenues dans le code de la route.

De plus, si le permis de conduire, qu'il possède personnellement, est considéré comme un élément substantiel de son contrat de travail, il peut se trouver privé d'emploi du fait d'une infraction commise avec sa voiture personnelle et hors du travail, y compris si cette infraction n'a eu aucune conséquence dommageable pour autrui. L'employeur, même s'il n'est pas personnellement présent dans le véhicule, sera la plupart du temps « appelé en la cause » en cas d'accident routier ayant entraîné un dommage pour des personnes, qui peuvent être ou non des salariés de l'entreprise. Ceci est lié au fait que le conducteur-salarié est son préposé, et qu'il existe un lien spécifique créé par le contrat de travail, le lien de subordination. Ce lien n'est pas rompu lorsque le salarié, dans le cadre d'une mission fixée par l'employeur, conduit un véhicule sur la voie publique.

POINT 2 : CADRE GENERAL DE LA REFLEXION

La commission des accidents du travail et des maladies professionnelles demande que soient mises en place dans les entreprises des mesures de prévention adaptées au risque routier encouru par les salariés en mission en s'inspirant des principes généraux de prévention tels que formulés par la Directive-cadre 89/391/CEE du 12 juin 1989, transcrite en droit français par l'article L 230-2 du code du travail.

Ces mesures sont aujourd'hui possibles du fait de la prise de conscience partagée de l'importance et de l'actualité de ce risque, tant du côté employeurs que du côté salariés.

S'il appartient à l'employeur de mettre en place les mesures de prévention proposées, il appartient aux salariés de respecter ces mesures et les dispositions du code de la route. C'est à cette condition que les mesures de prévention mises en place auront leur pleine justification.

Les mesures de prévention proposées obéissent à la logique générale de prévention des risques professionnels, à savoir : évaluer le risque, l'éviter quand cela est possible, remplacer ce qui est dangereux par ce qui l'est moins, tenir compte de l'évolution de la technique, informer et former les salariés.

Les mesures proposées peuvent utilement être déclinées dans le cadre des Comités techniques nationaux (CTN), lieux naturels d'élaboration de propositions adaptées à la diversité des différents métiers.

L'évaluation du risque

Il est rappelé que le risque routier encouru par le salarié en mission fait partie intégrante des risques professionnels; à ce titre il est pris en compte dans le cadre du Document unique instauré par le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001.

L'évitement du risque

Pour éviter l'exposition des salariés au risque routier, il convient de mettre en place, lorsque cela est possible, des solutions alternatives au déplacement telles que par exemple des audio ou des visioconférences.

La réduction de l'exposition au risque

Il appartient au chef d'entreprise de définir les moyens de transport les plus appropriés pour chaque séquence de déplacement (avion, train, véhicule automobile), de manière à minimiser l'exposition au risque. La réduction de l'exposition au risque routier peut être obtenue par la mise en place de règles de gestion limitant le déplacement par la route au delà d'une certaine distance ou d'un certain temps de conduite.

Des véhicules appropriés

Les véhicules utilisés dans le cadre du travail doivent être adaptés à la fois au déplacement et à la tâche à réaliser.

Ils doivent être aménagés et équipés pour permettre l'exécution des tâches dans les meilleures conditions de sécurité.

Ils doivent être maintenus en bon état de fonctionnement. La périodicité des vérifications doit tenir compte des conditions d'utilisation des véhicules.

Il appartient au salarié qui utilise un véhicule de vérifier son bon état de marche apparent, et d'alerter l'employeur en cas de problème.

Lors de l'emploi d'un véhicule automobile, préparer les déplacements de manière à réduire l'exposition au risque

Lors de l'usage d'un véhicule automobile, la préparation du déplacement permet une meilleure prévention du risque en mettant en œuvre notamment les mesures suivantes :

- ▶ une organisation du travail qui réduit l'exposition au risque en rationalisant les déplacements effectués lors des missions afin d'en limiter l'ampleur
- ▶ un calcul du temps de déplacement qui s'appuie sur des données intégrant les paramètres de sécurité - en particulier les temps de repos nécessaires lors de déplacements longs-, et qui ne soit pas incompatible avec le respect des règles du code de la route par le salarié
- ▶ la prise en compte de l'état des routes (par exemple travaux) et des conditions météorologiques, en fonction des informations communiquées par les autorités compétentes
- ▶ la préconisation d'itinéraire qui encourage chaque fois que cela est possible l'usage des voies autoroutières.

Un protocole pour communiquer en sécurité

La commission des accidents du travail et des maladies professionnelles, considérant que le risque d'accident est plus important si on téléphone en conduisant, et ceci quel que soit le dispositif technique, demande aux chefs d'entreprises et aux salariés, au delà des dispositions prévues par la loi du 12 juin qui interdit l'usage du téléphone mobile tenu à la main, de ne pas utiliser de téléphone dès qu'ils sont au volant d'un véhicule.

De manière à permettre le maintien des relations entreprises-salariés, un protocole permettant de gérer sans danger les communications téléphoniques est susceptible de fournir une réponse adaptée.

Des salariés ayant acquis les compétences nécessaires pour conduire en sécurité

Un certain nombre de professions mettent en place, de manière volontaire, des plans de formation spécifiques pour « grands rouleurs » afin d'améliorer les compétences de leurs salariés pour ce qui est de la conduite en sécurité. De telles formations méritent d'être encouragées car elles contribuent positivement à la prévention du risque encouru.

Il en est de même des actions de formation aux gestes de premiers secours qui permettent de limiter les conséquences des accidents déjà survenus.

POINT 3 : RECOMMANDATIONS AUX CTN

Par ailleurs, la commission demande aux CTN concernés d'engager une réflexion spécifique pour ce qui concerne les véhicules utilitaires légers (VUL), réflexion qui pourra s'articuler autour des thèmes suivants :

- **Equiperment du VUL**

Une mesure consistant à doter, lors de l'achat, les utilitaires légers des équipements de sécurité optionnels prévus au catalogue des constructeurs est un moyen d'améliorer les conditions de conduite des salariés qui sont amenés à utiliser ces véhicules

- **Aménagement du VUL**

L'agencement du véhicule utilitaire en option ou en post-équipement peut consister à séparer la partie « habitacle » du volume utilisé pour le transport des matériaux, des produits et des outils, ceci afin de ne pas gêner le salarié dans son activité de conduite.

- **Chargement du VUL**

Les charges, les matériaux, les produits ou les outils transportés le sont dans des conditions telles qu'ils ne constituent pas un facteur de risque pour le conducteur et les passagers, ni un facteur d'accident ou d'aggravation du risque en cas de survenue d'un accident.



Prévenir les accidents routiers de trajet

Texte adopté le 28 janvier 2004

Par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies
Professionnelles

1 Préambule

La définition de l'accident de trajet donnée par le code de la sécurité sociale (*Art L 411 2*) est la suivante :

« Est également considéré comme accident du travail, lorsque la victime ou ses ayants droit apportent la preuve que l'ensemble des conditions ci-après sont remplies ou lorsque l'enquête permet à la caisse de disposer sur ce point de présomptions suffisantes, l'accident survenu à un travailleur mentionné par le présent livre, pendant le trajet d'aller et de retour, entre :

1°) la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où le travailleur se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail. Ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ;

2°) le lieu du travail et le restaurant, la cantine ou, d'une manière plus générale, le lieu où le travailleur prend habituellement ses repas, et dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel et étranger aux nécessités essentielles de la vie courante ou indépendant de l'emploi.»

L'accident routier de trajet intervient généralement sur l'espace public, le véhicule utilisé étant, dans la très grande majorité des cas, celui du salarié. Il se distingue, par une jurisprudence abondante, à la fois de l'accident routier de mission (avec comme paramètre discriminant l'existence ou non du lien de subordination au moment de l'accident), et de l'accident routier « de la vie » (avec comme paramètre discriminant la notion d'« intérêt personnel » associée au déplacement).

Les accidents mortels routiers de trajet représentent environ 45% des accidents mortels pris en charge par la Branche AT/MP. C'est dire tout le poids social et économique des accidents routiers de trajet. Leur réduction constitue en conséquence un enjeu essentiel pour la branche.

Un certain nombre de facteurs peuvent influencer sur la fréquence et la gravité des accidents routiers de trajet, sans qu'il soit possible d'en déterminer facilement le poids statistique.

Une première série de facteurs est liée au territoire, à sa configuration et à sa gestion. Ainsi, des entreprises situées en zone rurale n'auront pas à gérer les mêmes problèmes que d'autres entreprises situées en zone périurbaine. En région montagneuse, par ailleurs souvent à climat plus rude, les difficultés seront plus importantes qu'en plaine. Les risques seront nécessairement plus élevés en hiver qu'en été.

Au delà de l'aspect géographique, la gestion du territoire par les acteurs publics a également son importance : quelles sont les voies disponibles pour rejoindre l'entreprise ? (routes et autoroutes ne présentent pas le même niveau de risque), quelle est l'offre de transports collectifs permettant de desservir l'entreprise, aux horaires utiles (prise et fin de service) ? Enfin, il faut noter l'importance toute particulière de la distance entre le lieu d'habitation et le lieu de travail. Une étude de l'Insee (« Les déplacements domicile travail : de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux » par Julien Talbot, Division « Etudes territoriales » de l'Insee, Avril 2001) montre que cette distance s'accroît régulièrement et ceci depuis plusieurs années. Il y a dans ce fait de société une source mécanique d'accroissement du risque trajet.

Une seconde série de facteurs est liée à l'activité de travail elle même. Ainsi certaines organisations du travail peuvent faire peser des contraintes particulières sur les salariés (par exemple prise de service ou fin de service hors des plages de fonctionnement des transports collectifs; travail effectué en plusieurs séquences avec coupures ce qui accroît le nombre de déplacements entre le domicile et le lieu de travail).

A contrario, certaines dispositions prises au niveau de l'établissement peuvent diminuer l'exposition au risque (transports collectifs adaptés aux horaires, repas pris sur place).

Du fait de l'ensemble de ces caractéristiques, il résulte une situation particulière qui fait que la prévention de ce risque dépend essentiellement de la volonté d'agir ensemble au niveau local, entre employeurs et salariés.

La Commission des AT/MP demande que cette réflexion soit inscrite dans le champ de la concertation conduite au sein des entreprises et ou des établissements par les partenaires sociaux.

Pour ce faire, elle a défini une approche méthodologique s'inspirant des principes généraux de prévention, approche qui peut être un support et un cadre de réflexion pour les acteurs de terrain qui ont à prendre en charge cette concertation.

2 Une approche structurée de la prévention du risque routier trajet

Il convient de proposer tout d'abord des mesures permettant l'évitement ou la réduction du risque.

- Réduire l'exposition au risque trajet en limitant les déplacements des salariés.

La mise à disposition d'un restaurant d'entreprise ou la possibilité de prendre les repas sur place permettent de limiter cette exposition de manière sensible. En effet, un aller retour lié au repas de midi multiplie par deux l'exposition au risque.

Pour certaines professions à horaires particuliers, une organisation du travail avec coupures au sein d'une même journée accroît l'exposition au risque en augmentant les fréquences d'aller-retour domicile-travail.

- Préférer les moyens de transport collectifs aux moyens de transport individuels.

Les systèmes de transports collectifs organisés ou financés par l'entreprise, ou l'incitation à utiliser les transports publics, sont de bons moyens de réduire le risque pour les salariés.

Cependant, ces mesures d'évitement et de réduction du risque connaissent nécessairement une limite. Aussi, convient-il de proposer des mesures qui permettent l'usage de moyens de transport individuels dans les meilleures conditions de sécurité possibles dans un contexte donné. Ainsi, il peut être proposé de :

- Aménager les accès à l'entreprise et faciliter le stationnement des véhicules des salariés.

L'aménagement des abords de l'entreprise, le balisage, l'éclairage, l'organisation de la circulation interne, la mise à disposition de parkings en nombre suffisant sont des mesures collectives qui peuvent contribuer à une diminution de l'incidence et de la gravité du risque. Lorsque certains aménagements de l'espace public apparaissent nécessaires, des accords peuvent être utilement recherchés avec les autorités gestionnaires .

- Inciter les salariés à veiller au bon état de leur véhicule.

La vérification de l'état des véhicules favorisée par l'entreprise, les campagnes visant l'éclairage, les pneumatiques ou d'autres organes essentiels de sécurité et réalisées à certains moments précis de l'année (par exemple au début de l'hiver) sont des moyens efficaces de sensibilisation et de responsabilisation des salariés.

- Apporter une aide aux salariés pour qu'ils puissent prendre la route dans des conditions aussi sûres que possible.

Un certain nombre de mesures telles que :

- un aménagement concerté des horaires,
- un accès aux informations sur les conditions de circulation telles que les conditions météo et les travaux en cours sur le réseau routier local,

permettent aux salariés de mieux préparer et mieux gérer leurs trajets, ce qui est facteur d'accroissement de leur sécurité.

La mise à disposition d'un plan précis des accès à l'entreprise est également un bon moyen d'aide à la préparation du trajet.

- Informer et sensibiliser les salariés.

En ce qui concerne le risque routier lié au trajet

- des campagnes de sensibilisation,
- des journées d'information,
- des actions ciblées de formation,

permettent d'accroître la vigilance et la compétence des salariés sur ce risque.

L'ensemble de ces mesures de prévention peuvent gagner en efficacité lorsque l'établissement inscrit ses actions dans le contexte local : relations avec les entreprises d'une même zone industrielle, concertation avec les collectivités locales et la DDE concernées.

ANNEXE 2 : Évaluation préalable

Personnel effectuant des déplacements liés au travail

	Nombre de personnes	Fonction	Type de mission (rayon d'action zone)
Personnel itinérant			
Conducteurs VL à temps complet			
Conducteurs VL occasionnels			
Conducteurs de Véhicules Utilitaires			
Chauffeurs PL/transports en commun			
Utilisateurs deux roues non motorisés			
Utilisateurs deux roues motorisés			
Utilisateurs véhicules personnels			

Les trajets domicile-travail

Effectif de l'entreprise		
Nombre de personnes utilisant	un VL	
	un deux roues	
	les transports en commun	
	un covoiturage régulier organisé	
	le service transport du personnel de l'entreprise	

Inventaire des véhicules utilisés en mission

	Personnel		Entreprise		Location		Kilométrage annuel par type de véhicule		
							Total		Moyen
deux roues									
VL									
PL									
Utilitaire									
TC									

Estimation du temps passé à la conduite :

Ancienneté du parc de véhicules :

Véhicules avec logo de l'entreprise : oui non

Sinistralité routière :

Déplacements professionnels et trajets domicile/travail sur 3 ans

	Année n-2 0....		Année n-1 0..		Année n 0..	
	Déplacements professionnels	trajets	Déplacements professionnels	trajets	Déplacements professionnels	trajets
Nombre de sinistres						
Nombre de constats						
Nombre de corporels tiers (transmis aux assurances)						
Nombre d'accidents de circulation déclarés à la CPAM						
Nombre de décès						
Nombre de blessés (avec arrêt de travail)						
Nombre total de journées d'arrêt de travail						

Coûts induits sur 3 ans

Montant total	Année n-2....	Année n-1....	Année n 0..
Des primes d'assurances véhicules			
Des franchises d'assurance			
Des réparations pour accidents non déclarés			
Des remorquages et immobilisations			

Conclusion de cette première évaluation :

ANNEXE 3 : Analyse des accidents

Pour compléter le point sur la sinistralité, il convient de formaliser l'analyse des accidents routiers corporels et/ou matériels. La recherche des causes de l'accident permettra de compléter l'orientation du Plan de Prévention du Risque Routier

Recueil d'informations suite à accident de la circulation

LA VICTIME

Nom : Prénom :
Age : ans H F
Profession
Entreprise
Date d'embauche dans l'établissement
Type de contrat CDI CDD Intérim Stagiaire
Dernière visite médicale passée le Avis : Apte Inapte réserves

suite de l'accident décès
 hospitalisation
 blessure légère

Siège et nature des lésions :

La victime était elle ?

conducteur passager piéton cyclomotoriste cycliste

LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Date et heure de l'accident : / / 20 ... à H

Jour de la semaine Lu Ma Me Je Ve Sa Di

Horaires de travail de la victime le jour de l'accident :

Localisation précise du lieu de l'accident :

Type de déplacement MISSION itinéraire connu Oui Non
 TRAJET domicile travail itinéraire habituel Oui Non

LA VICTIME ou LE CONDUCTEUR (si victime passager)

Qu'est-ce qui, à son niveau, peut avoir contribué à l'accident ?

(expérience, état de santé, vision, soucis professionnels ou privés, alcool, médicaments,...)

caractéristiques permanentes	faits inhabituels
.....
.....
.....

LE VEHICULE

Qu'est-ce qui, à son niveau, peut avoir contribué à l'accident ?

(type de véhicule, son état, ses caractéristiques, ses équipements et aménagements ,...)

caractéristiques permanentes	faits inhabituels
.....
.....
.....

LE DEPLACEMENT, LA MISSION

Qu'est-ce qui a pu contribuer à l'accident dans son déroulement ?

(travail prévu, variation dans la mission, urgences, contretemps, activités annexes, ...)

caractéristiques permanentes	faits inhabituels
.....
.....
.....

L'ENVIRONNEMENT PROFESSIONNEL

Qu'est-ce qui, à son niveau, peut avoir contribué à l'accident ?

(organisation et programmation du déplacement, dysfonctionnements, ...)

caractéristiques permanentes	faits inhabituels
.....
.....
.....

L'ENVIRONNEMENT ROUTIER

Qu'est-ce qui, à son niveau, peut avoir contribué à l'accident ?

(infrastructure, trafic, météo, signalisation, travaux, conditions spéciales...)

caractéristiques permanentes	faits inhabituels
.....
.....
.....

Conclusion sur l'analyse des accidents du travail :

ANNEXE 4 : Questionnaire

à faire remplir par tous les membres de l'entreprise

Ce questionnaire peut vous aider. Il n'est qu'une proposition et gagnera à être remodelé, si nécessaire, selon les spécificités de l'entreprise. Le point de vue des salariés peut aussi être pris en compte par des entretiens

MES DEPLACEMENTS POUR LE TRAVAIL

- HOMME FEMME
- Mon âge 18-25 ans 26-40 ans 41-50 ans 51 ans et plus
- Mes horaires de travail journée poste autres :
 équipe de nuit horaires décalés

Mon rôle dans l'entreprise

- mon unité de travail : production gestion autre :
 commerce approvisionnement
- ma fonction : opérateur cadre commercial
 technicien agent de maîtrise autre :

MON EXPÉRIENCE DE CONDUITE

Mon kilométrage journalier

- entre mon lieu de travail habituel et mon domicile (trajets aller-retour). Nombre de km :
 dans le cadre professionnel (mission). Nombre de km :
Mon permis de conduire délivré il y a : ans

Mes moyens de déplacement pour me rendre à mon travail (trajet)

- à pied voiture
 à bicyclette transport urbain ou interurbain
 engin à 2 roues motorisé transport collectif de l'entreprise

Mes moyens de déplacement lorsque je pars en mission pour mon entreprise

- véhicule personnel type :
 véhicule de l'entreprise type :
(type : 2 roues [motorisé ou non], VL, utilitaire, engin de chantier, autre)

Mon kilométrage annuel effectué dans le cadre de missions

Nombre de km :

Temps moyen hebdomadaire que je passe à me déplacer :

entre mon domicile et mon lieu de travail heures : minutes :
en mission heures : minutes

LES PRINCIPAUX FACTEURS DE RISQUE QUE JE RENCONTRE LORSQUE JE ME DÉPLACE EN MISSION

- l'environnement routier lié à mon déplacement
- mon véhicule
- l'organisation de mon travail
- ma propre conduite

Ma mission a été préparée par

- moi-même
- l'entreprise

Combien de temps ma mission a-t-elle été prévue à l'avance ?

Nombre de jours :

J'AI ÉTÉ VICTIME D'ACCIDENTS DE TRAJET ET/OU DE MISSION AU COURS DES 3 PRÉCÉDENTES ANNÉES

oui nombre de fois :

non

Date du dernier accident (quelle que soit l'année) :

Conséquences de cet (ou ces) accident(s) :

- dégâts matériels
- blessures corporelles
- jours d'arrêt de travail

Nombre de jours d'arrêt de travail pour chacun des accidents :

1 ^{er} accident	<input type="checkbox"/> trajet	<input type="checkbox"/> mission	nombre de jours :
2 ^e accident	<input type="checkbox"/> trajet	<input type="checkbox"/> mission	nombre de jours :

Mes préoccupations personnelles sur le risque de circulation

.....

.....

.....

Mes propositions pour réduire le risque d'accident

.....

.....

.....

Conclusion sur l'analyse des questionnaires

.....

.....

.....

.....

.....

ANNEXE 5 : Évaluation de la mise en oeuvre des «bonnes pratiques»

Bonnes pratiques de prévention du risque routier
Selon texte CNAMTS mission du 5 novembre 2003 et comité de pilotage national
du risque routier (conforme aux principes généraux de prévention)

Éviter ou limiter le déplacement

par l'organisation du travail
et des moyens alternatifs
. téléconférences
. audioconférences

.....

.....

.....

.....

.....

Évaluer les risques

liés aux déplacements
et qui ne peuvent être évités...

.....

.....

.....

.....

.....

Utiliser les moyens de
déplacement les plus sûrs

lorsque les déplacements
sont nécessaires

.....

.....

.....

.....

.....



Faire emprunter les itinéraires les plus sûrs

après les avoir identifiés

.....

.....

.....

.....

Utiliser des véhicules aménagés équipés et entretenus

pour permettre en sécurité : des déplacements sûrs et l'exécution des autres tâches liées à ces déplacements

.....

.....

.....

.....

Donner le temps nécessaire à une conduite en sécurité

en planifiant les déplacements et les autres activités en prenant en compte :
. les temps de pause
. l'amplitude de la journée
. les contraintes prévisibles...

.....

.....

.....

.....

Prendre des mesures afin que les moyens de communication/information ne soient utilisés qu'à l'arrêt

équipements
organisation
réglementation

.....

.....

.....

.....

S'assurer que les salariés qui conduisent des véhicules routiers pour le travail ont les compétences nécessaires pour le faire

ou leur en donner les moyens...

.....

.....

.....

.....

ANNEXE 6 :

EXEMPLE DE PROTOCOLE DE COMMUNICATION

Protocole de sécurité Communication téléphonique

Considérant le texte adopté le 5 novembre 2003 par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles relatif à la prévention du risque routier au travail, l'entreprise établit ce protocole de sécurité définissant les règles applicables à l'ensemble de son personnel pour gérer les communications téléphoniques et contribuer ainsi à la prévention du risque routier de ses salariés en déplacement professionnel. Ces règles sont applicables sous la forme d'engagements:

Engagement du salarié

Le salarié s'engage :

A ne pas utiliser son téléphone portable en situation de conduite :

- Ne pas répondre à un appel téléphonique.
- Ne pas consulter les messageries (répondeur, SMS, Mails).
- Ne pas émettre d'appel téléphonique.

Engagement de l'entreprise

Suivant l'analyse des flux des communications (document d'analyse :)

L'entreprise s'engage :

A organiser le travail de façon à éviter les appels téléphoniques vers les salariés en cours de déplacement (filtrage des appels par un secrétariat, orientation des appels vers le personnel sédentaire...),

A définir un mode de communication prioritaire (mail, SMS, ..., téléphone),

A éviter la transmission des numéros de téléphones portables aux personnes extérieures à l'entreprise,

A informer les nouveaux embauchés sur les règles de communication établies.

(Ensemble des mesures détaillées suivant document :)

L'application de ces mesures permettra :

- De réduire de façon significative le risque d'accident (appel téléphonique = risque X 4)
- D'améliorer la qualité de conduite des véhicules
- D'améliorer la qualité des conversations

Signature de la direction

Signature du salarié

Ont participé à la formalisation de ce document :

- Groupe de travail de la Carsat Rhône-Alpes
Alain KARSZNIA
Jean-Yves LE TESTE

- Remerciement pour la participation de :
Jean-Charles SALIBA
Alain WUCHER
Alba Conseil et Formation
Marietton Pro

Carsat Rhône-Alpes

Direction des Risques Professionnels et de la Santé au Travail

26, rue d'Aubigny 69436 Lyon cedex 03

Tél. 04 72 91 96 96 - Fax. 04 72 91 97 09

Email : preventionrp@carsat-ra.fr

site internet : www.carsat-ra.fr

SP 1182- février 2012