



Le risque routier en mission

Guide d'évaluation des risques

L'Institut national de recherche et de sécurité (INRS)

Dans le domaine de la prévention des risques professionnels, l'INRS est un organisme scientifique et technique qui travaille, au plan institutionnel, avec la CNAMTS, les Carsat, Cram, CGSS et plus ponctuellement pour les services de l'État ainsi que pour tout autre organisme s'occupant de prévention des risques professionnels.

Il développe un ensemble de savoir-faire pluridisciplinaires qu'il met à la disposition de tous ceux qui, en entreprise, sont chargés de la prévention : chef d'entreprise, médecin du travail, CHSCT, salariés.

Face à la complexité des problèmes, l'Institut dispose de compétences scientifiques, techniques et médicales couvrant une très grande variété de disciplines, toutes au service de la maîtrise des risques professionnels.

Ainsi, l'INRS élabore et diffuse des documents intéressant l'hygiène et la sécurité du travail : publications (périodiques ou non), affiches, audiovisuels, multimédias, site Internet... Les publications de l'INRS sont distribuées par les Carsat.

Pour les obtenir, adressez-vous au service Prévention de la caisse régionale ou de la caisse générale de votre circonscription, dont l'adresse est mentionnée en fin de brochure.

L'INRS est une association sans but lucratif (loi 1901) constituée sous l'égide de la CNAMTS et soumise au contrôle financier de l'État. Géré par un conseil d'administration constitué à parité d'un collège représentant les employeurs et d'un collège représentant les salariés, il est présidé alternativement par un représentant de chacun des deux collèges. Son financement est assuré en quasi-totalité par le Fonds national de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Les caisses d'assurance retraite et de la santé au travail (Carsat), les caisses régionales d'assurance maladie (Cram) et caisses générales de sécurité sociale (CGSS)

Les caisses d'assurance retraite et de la santé au travail, les caisses régionales d'assurance maladie et les caisses générales de sécurité sociale disposent, pour participer à la diminution des risques professionnels dans leur région, d'un service Prévention composé d'ingénieurs-conseils et de contrôleurs de sécurité. Spécifiquement formés aux disciplines de la prévention des risques professionnels et s'appuyant sur l'expérience quotidienne de l'entreprise, ils sont en mesure de conseiller et, sous certaines conditions, de soutenir les acteurs de l'entreprise (direction, médecin du travail, CHSCT, etc.) dans la mise en œuvre des démarches et outils de prévention les mieux adaptés à chaque situation. Ils assurent la mise à disposition de tous les documents édités par l'INRS.

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'INRS, de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite.
Il en est de même pour la traduction, l'adaptation ou la transformation, l'arrangement ou la reproduction, par un art ou un procédé quelconque (article L. 122-4 du code de la propriété intellectuelle).
La violation des droits d'auteur constitue une contrefaçon punie d'un emprisonnement de trois ans et d'une amende de 300 000 euros (article L. 335-2 et suivants du code de la propriété intellectuelle).

Le risque routier en mission

Guide d'évaluation des risques



Sommaire



Le risque d'accident de mission : un risque professionnel 6

L'évaluation du risque routier est une obligation légale 6

L'existence d'un code de bonnes pratiques 6

De l'évaluation au plan d'action 7

Préparer l'évaluation 9

Identifier le risque routier 11

fiche 1 Recenser les déplacements en mission 12

fiche 2 Mesurer la sinistralité 13

fiche 3 Analyser l'organisation des déplacements 14

fiche 4 Analyser la gestion du parc 15

fiche 5 Analyser les besoins et les pratiques de communications 16

fiche 6 Analyser la gestion des compétences liées
à l'utilisation d'un véhicule 17

Classer les facteurs de risque routier 19

fiche de classement 21

Mettre en œuvre un plan d'action 23

fiche 1 Améliorer le management des déplacements 24

fiche 2 Améliorer le management du parc 26

fiche 3 Améliorer le management des communications 28

fiche 4 Améliorer le management des compétences 30

Oh ! C'est Monsieur Dupond
qui appelle, j'espère
qu'il ne décommande pas
le rendez-vous !



Ludivine a un agenda-
bien rempli, les rendez-
vous chez les clients
s'enchainent aujourd'hui.



Après avoir été bloqué
dans les embouteillages,
Gérard est en retard pour
rejoindre son chantier.

Introduction

5

L'évaluation des risques professionnels est une étape essentielle pour mettre en place une démarche de prévention efficace au sein de l'entreprise. Destinée à mieux connaître, et par conséquent, à mieux maîtriser les risques encourus par les salariés, elle permet au chef d'entreprise de disposer des éléments nécessaires à la prise de décision.

Elle se décline en quatre phases qu'il convient de traiter successivement :

- préparation de l'évaluation,
- identification du risque,
- classement des facteurs de risque,
- proposition d'actions de prévention.

La nature même du risque d'accident en mission, peu fréquent mais potentiellement très grave impose à l'entreprise d'organiser et de formaliser une identification du risque la plus complète possible permettant de construire un plan d'action efficace pour mieux prévenir ce risque.

Le risque d'accident de mission : un risque professionnel

De nombreux salariés passent une partie importante de la journée au volant d'un véhicule, dans le cadre d'une mission qu'ils effectuent pour leur entreprise. Dirigeants, cadres, commerciaux ou techniciens, chez leurs clients ou sur un chantier, ces salariés sont amenés à se déplacer sur la route alors que la conduite n'est pas leur métier. Du fait de leur activité professionnelle, ces salariés sont exposés à un risque d'accident sur la route.

■ L'évaluation du risque routier est une obligation légale

L'accident de mission est un accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail. Selon l'article L.411-1 du code de la sécurité sociale, c'est un accident du travail. Pendant l'exécution de la mission, et bien que le salarié soit alors en dehors des locaux de l'entreprise, il existe toujours entre lui et son employeur un lien de subordination. Le risque routier pour le salarié en mission est un risque professionnel.

Comme tout risque professionnels, ce risque doit faire l'objet d'une évaluation. L'employeur est en effet tenu par le code du travail de faire l'inventaire et l'évaluation des risques identifiés dans l'entreprise, risques qui seront inscrits dans un « document unique » (décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001). Le risque routier doit être intégré dans ce document dès lors que les salariés de l'entreprise se déplacent pour raison professionnelle.

■ L'existence d'un code de bonnes pratiques

En 2003, les partenaires sociaux ont adopté un « code de bonnes pratiques » qui reprend les principes généraux de prévention des risques professionnels en les appliquant au champ du risque routier en mission¹.

Le code de bonnes pratiques propose des mesures que l'on peut regrouper autour de quatre thématiques :

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

Ces thématiques illustrent une idée simple : la prévention du risque routier commence avant même de prendre la route.

¹ « Prévention du risque routier au travail », texte adopté le 5 novembre 2003 par la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Une politique de sécurité routière plus sévère

La loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 « renforçant la lutte contre la violence routière » prévoit des sanctions beaucoup plus sévères vis-à-vis des délinquants routiers, même pour des infractions au code de la route jugées jusque-là mineures. Les peines encourues ont été aggravées, et en particulier dans les cas d'atteintes involontaires à la vie ou à l'intégrité de la personne.

Ces sanctions peuvent avoir de lourdes conséquences pour les salariés qui prennent le volant dans le cadre de leur travail, mais aussi pour les entreprises qui les emploient.

Accident de mission et accident de trajet

À la différence de l'accident de mission, l'accident de trajet est un accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail et entre le lieu de travail et le lieu habituel de restauration :

il est également considéré par le code de la sécurité sociale (L. 411-2) comme un accident du travail. Mais du fait de l'absence de lien de subordination pendant le déplacement domicile/travail, la prévention du risque trajet ne dépend pas d'une obligation légale mais de la volonté d'agir ensemble entre employeurs et salariés².

² « Prévenir les accidents routiers de trajet » Texte adopté le 28 janvier 2004 par la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Du point de vue de la responsabilité, le conducteur salarié est considéré sur la voie publique comme tout conducteur. L'article L. 121-1 du code de la route explicite le champ de cette responsabilité. C'est sur lui que pèse l'obligation de respecter les règles du code de la route, et dès lors qu'il est au volant d'un véhicule, le salarié peut voir sa responsabilité pénale engagée, en cas d'infraction au code de la route ou s'il est à l'origine d'un accident corporel.

L'employeur est tenu à une obligation de sécurité vis-à-vis du salarié et doit, dans ce cadre, prendre toutes les mesures de prévention afin que le salarié puisse se déplacer et travailler en sécurité. Si un défaut de mesures de prévention de sa part est à l'origine d'un accident de la route, sa responsabilité pénale pourra être engagée. On peut citer notamment le cas où l'accident serait dû au défaut d'entretien du véhicule de l'entreprise ou à la charge de travail du conducteur (long trajet, absence de pauses...).

L'accident de la route survenu au salarié, alors qu'il était en mission, est un accident du travail. Son indemnisation se fera donc par la Caisse primaire d'assurance maladie de la sécurité sociale, ce qui entraînera pour l'employeur une hausse de son taux de cotisation accident du travail. Pour ce qui concerne les dégâts matériels causés au véhicule, c'est la compagnie d'assurance du véhicule (donc de l'employeur, s'il s'agit d'un véhicule de l'entreprise) qui prendra en charge, selon les circonstances de l'accident, l'indemnisation des dégâts. Cela pourra également entraîner une hausse des primes d'assurances de l'entreprise.

Enfin, l'article L. 455-1-1 du code de la sécurité sociale confère à la victime d'un accident du travail qui est en même temps un accident de la circulation, la faculté 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.

Cette disposition permet à la victime de former un recours en responsabilité civile contre l'employeur et toute personne appartenant à l'entreprise, dans le cas d'un accident de la circulation intervenu sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant un véhicule terrestre à moteur conduit par l'employeur, son préposé ou une personne appartenant à la même entreprise que la victime. La victime obtiendra ainsi une réparation complémentaire de son dommage corporel auprès de l'assureur du véhicule.

■ De l'évaluation au plan d'action

Afin de réaliser l'évaluation des risques, notamment ceux liés aux déplacements des salariés en mission, et de mettre en place un plan d'action adapté pour l'entreprise, il importe de suivre les phases suivantes en s'appuyant sur les fiches proposées :

1. Préparation de l'évaluation

Créer les conditions favorables au sein de l'entreprise pour permettre la conduite de l'évaluation du risque routier

2. Identification des risques

Faire un état des lieux des déplacements routiers pour mission et connaître la sinistralité pour mesurer l'importance du risque routier mission dans l'entreprise.

FICHES IDENTIFICATION 1 à 2

Analyser pour chaque type de population amenée à se déplacer en mission, le fonctionnement réel de l'entreprise en matière d'organisation et de gestion des déplacements, de gestion du parc et de gestion des communications, et de gestion des compétences.

FICHES IDENTIFICATION 3 à 6

3. Classement des facteurs de risque routier

L'analyse précédente aura permis de déceler, dans chaque thématique (gestion des déplacements, gestion du parc, gestion des communications, gestion des compétences), les facteurs influant sur la probabilité d'apparition d'un accident routier. Leur classement permettra de définir les priorités d'action de l'entreprise

FICHES CLASSEMENT DES RISQUES

4. Établissement d'un plan d'action

Établir un plan d'actions ciblé. Ce plan, pour être efficace, devra s'inscrire dans la durée pour que la prévention de ce risque entraîne un véritable changement dans les pratiques.

FICHES PRÉVENTION 1 à 4

Les fiches prévention fournissent des pistes de réflexion pour l'action. Elles sont toutes accompagnées d'exemples de mise en œuvre de mesures de prévention dans différentes entreprises.

Une démarche d'évaluation réussie suppose...

- **que la direction s'engage et affiche clairement sa volonté de prendre en charge la prévention du risque routier.** Cet engagement doit être repris dans la communication interne de l'entreprise.
- **de mettre en place une équipe de travail motivée et informée.** Elle peut réunir un représentant de la direction, le responsable des ressources humaines, le gestionnaire du dossier assurance flotte, le responsable du parc des véhicules, le médecin du travail, le CHSCT et les délégués du personnel.
- **de susciter l'adhésion du personnel au projet.** Créer les conditions d'une adhésion à la démarche par une bonne information et une association effective à la réflexion.

LE RISQUE ROUTIER

8



Préparer l'évaluation

L'évaluation doit être préparée par un groupe de travail ad hoc, dont les membres peuvent être choisis parmi le groupe en charge de l'évaluation des risques de l'entreprise. Une information préalable des salariés est indispensable pour leur expliquer la démarche et les associer à la réflexion.

9

Cette évaluation est réalisée au niveau de chaque unité de travail ou entité identifiée comme telle par rapport au risque routier en mission. Elle se définit au-delà du cadre hiérarchique ou fonctionnel habituel et peut tout à fait regrouper des fonctions homogènes entre elles par rapport au risque étudié, sans pour autant que ces dernières soient directement liées entre elles. Chaque kilomètre doit être pris en compte, même dans les services de l'entreprise où l'on ne pense pas être concerné par la mission. Ainsi, seule une approche transversale du risque routier peut permettre d'en identifier les composantes et les interactions.

En outre, ce groupe de travail doit lui-même définir la méthode qu'il souhaite appliquer au cours des différentes étapes de l'évaluation ainsi que les modalités d'exploitation et de traitement des informations recueillies : questionnaire pré-formaté, enquêtes auprès des salariés, entretiens, mesures...

Il définit enfin un calendrier de travail pour chacune des étapes suivies.

LES DISTANCES DE FREINAGE

MAINTENIR LA
TRAJECTOIRE
VEHICULE



Identifier le risque routier

11

La phase d'identification du risque routier, composante essentielle de l'évaluation, contribue directement à la bonne compréhension du phénomène au sein de l'entreprise. Elle vise à recenser d'une manière la plus exhaustive possible tous les facteurs de risque, dans tous les secteurs concernés, en s'appuyant sur une analyse factuelle de la situation.

L'identification du risque routier passe nécessairement par un recensement de l'ensemble des déplacements des salariés en mission et s'appuie également sur la collecte méticuleuse des informations d'accidentalité routière.

Une étude détaillée des principes d'organisation des déplacements, des modalités de gestion du parc automobile, des conditions réelles d'établissement des communications entre le salarié en déplacement et l'entreprise ou ses clients et des règles de gestion des compétences en matière de conduite et de mise en œuvre des véhicules permettra de disposer d'un ensemble d'informations conséquent qu'il conviendra ultérieurement d'organiser.

fiche 1 Recenser les déplacements pour mission

fiche 2 Mesurer la sinistralité

fiche 3 Analyser l'organisation des déplacements

fiche 4 Analyser la gestion du parc

fiche 5 Analyser les pratiques et les besoins de communications

fiche 6 Analyser la gestion des compétences liées à l'utilisation d'un véhicule

fiche 1

Recenser les déplacements en mission

La première étape de cette phase consiste à faire un état des lieux le plus exhaustif possible effectuant des déplacements pour mission, importance de la flotte, kilométrage moyen parcouru pour le compte de l’entreprise...

Recenser tous les personnels effectuant des missions pour l’entreprise

	Nombre de personnes	Type de véhicule	Rayon d’action	Temps quotidien passé à la conduite	Kilométrage moyen annuel	Fréquence
Fonction A <i>livreur</i>	<i>23</i>	<i>utilitaire < 3,5 t</i>	<i>département</i>	<i>6h20</i>	<i>42 000</i>	<i>jours ouvrables</i>
Fonction B						
Fonction C						
Fonction D						

Le kilométrage moyen annuel parcouru pour chaque fonction est un premier indicateur du degré d’exposition au risque.

Recenser les véhicules utilisés pour mission et évaluer leur kilométrage

	Véhicule personnel	Kilométrage annuel	Véhicule de société	Kilométrage annuel	Kilométrage total annuel	Kilométrage annuel moyen par véhicule
Véhicules légers						
Utilitaires légers* de moins de 3,5 t						
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 t						
Deux-roues						

* Les véhicules utilitaires légers sont des véhicules moteur dont le poids autorisé en charge (PTAC) est inférieur ou égale à 3,5 tonnes, utilisé aux fins de transports d’objets utilitaires (marchandises, outillages, échantillons...). Ce parc comprend des breaks, des fourgonnettes, des camionnettes et des camions.

fiche 2

Mesurer la sinistralité

L'analyse de la sinistralité consiste à recenser tous les accidents routiers survenus dans le cadre des déplacements pour mission. L'intérêt de cette analyse est de réunir des données souvent éparées dans l'entreprise, de procéder à des comparaisons dans le temps et de repérer des facteurs de risque liés à des situations de travail ou des situations de conduite.

■ Recenser la sinistralité au sein de l'entreprise et en suivre l'évolution

	Année n- 2	Année n- 1	Année n
Nombre de déclarations transmises aux assurances (constats amiables)			
Nombre de déclarations d'accidents du travail sur la route transmises à la CPAM			
Nombre total de journées d'arrêt de travail			

Le nombre d'accidents en mission peut être croisé avec d'autres paramètres.

Par exemple : accidents par fonction, par type de véhicule, par établissement. Lorsqu'il existe plusieurs établissements, il faut comprendre pourquoi tel lieu est plus accidentogène qu'un autre (ou à l'inverse, identifier les pratiques qui permettent de meilleures performances).

Pour faire des comparaisons dans le temps ou dans l'espace, il peut être utile de calculer le « taux de sinistralité » (en faisant le rapport entre le nombre total d'accidents de la route dans le cadre de mission et le nombre total de véhicules circulant pour le compte de l'entreprise).

Le taux d'IPP (incapacité partielle permanente) lié aux accidents routiers est un autre indicateur qui peut être pris en compte.

fiche 3

Analyser l'organisation des déplacements

Le management des déplacements fait partie intégrante de l'organisation du travail. Le risque routier étant directement lié aux distances parcourues et aux conditions de conduite, il faut analyser comment l'entreprise gère les déplacements de ses salariés en mission et dans quelles conditions se font ces missions.

Analyser le management des déplacements

- Existe-t-il au sein de l'entreprise des mesures pour éviter ou réduire les déplacements : utilisation des moyens alternatifs aux déplacements physiques (audio ou visio-conférences), mesures visant à limiter les déplacements, préférence donnée à des modes de transports plus sûrs que la voiture (avion, train, transports en commun), regroupement géographique des déplacements ?
- Qu'est-ce qui, dans l'activité de l'entreprise, génère des déplacements : développement de l'activité, élargissement du rayon d'action, offre d'un nouveau service nécessitant d'utiliser un moyen de transport individuel, nouvelle implantation... ?
- Les déplacements pour mission sont-ils organisés par l'entreprise ou laissés à l'initiative du salarié ? Y a-t-il une préparation des déplacements (évaluation des temps de parcours, prise en compte des conditions de circulation dans la planification des déplacements, préconisation d'itinéraire...)?
- Quel est le degré d'autonomie dont dispose le conducteur pour adapter son plan de travail et l'organisation de ses déplacements en fonction des contraintes qu'il rencontre ?
- Quel est le mode d'indemnisation des déplacements ? A-t-il des conséquences en termes de sécurité (le mode d'indemnisation de frais pour découchage, par exemple, peut avoir comme conséquence d'inciter le salarié à prendre davantage la route) ?
- etc.

Analyser l'activité réelle de conduite

- La démarche d'évaluation doit être l'occasion de procéder à une analyse de l'activité de conduite, en particulier pour les fonctions les plus exposées au risque routier (nombre de km parcourus, temps passé à conduire important...). Cette analyse peut être basée sur un travail d'enquête auprès des salariés concernés (questionnaires, entretiens, réunions) pour mieux comprendre dans quelles conditions réelles se fait la conduite.
- Dans quelles conditions s'effectuent les missions ? Quelle est, dans les horaires de travail, la part du temps de conduite et du temps de travail hors conduite ?
- Dans quelles conditions se font les pauses, le découchage, le chargement et le déchargement du véhicule ?
- Quelles sont les contraintes professionnelles pouvant influencer sur la conduite ? Conduite de jour/conduite de nuit, pression liée au rendement, venant de l'entreprise ou du client ?
- etc.

Évaluer les contraintes de temps

- L'urgence, le rattrapage du temps perdu et les retards répétés sont des facteurs de risque. Ils peuvent être l'indice d'un problème de gestion du temps dans l'entreprise.
- Les retards sont-ils exceptionnels ou chroniques ? Quelles incidences ces retards ont-ils sur l'enchaînement des tâches ? Quelles conséquences ont-ils sur la conduite ? Sont-ils liés à l'organisation du travail ? À la préparation des tournées ? À l'entreprise cliente ? À l'organisation personnelle du conducteur ? À l'équipe ?
- etc.

fiche 4

Analyser la gestion du parc

Le véhicule utilisé dans le cadre professionnel est à la fois un moyen de transport et un outil de travail. Comme moyen de transport, il doit être correctement entretenu et offrir toutes les garanties de sécurité nécessaires (air-bag, ABS, ESP, limiteur de vitesse...) et comme outil de travail être parfaitement adapté aux besoins de chaque profession (aménagements réalisés par des professionnels).

■ Le choix et l'attribution des véhicules

- Les véhicules sont-ils adaptés aux missions des conducteurs et aux besoins de la profession ? Qui les choisit ? Les conducteurs sont-ils impliqués dans le choix ?
- Les véhicules sont-ils la propriété de l'entreprise, du salarié ou en location longue durée ?
- Les véhicules sont-ils affectés personnellement aux salariés ?
- etc.

■ Recenser les équipements de sécurité

- Les véhicules sont-ils dotés d'un extincteur, d'un gilet rétro-réfléchissant, d'un triangle de présignalisation ?
- Pour la sécurité et le confort de conduite, sont-ils pourvus d'équipements tels que ABS, airbags conducteurs et passagers, climatisation automatique, direction assistée, équipement d'assistance électronique à la conduite du type ESP, commande de la radio au volant, limiteur de vitesse, système d'aide à la navigation ?
- etc.

■ Évaluer l'état du parc et son entretien

- Quel est l'état général du parc des véhicules utilisés par les salariés pour leurs missions ?
- Les véhicules sont-ils entretenus par un atelier interne ou par un garage extérieur ? Comment se partagent les responsabilités, et qui prend en charge le suivi et l'entretien du véhicule (responsables d'atelier, conducteurs, garage extérieur) ? Dans le cas d'un garage extérieur, le détail des opérations réalisées remonte-t-il jusqu'à l'entreprise, sous combien de temps, selon quelle fréquence et qui les analyse ?
- Quelles sont les procédures de vérification ? Y a-t-il un carnet d'observations ou de suivi dans chaque véhicule ? Pour un parc de véhicules en location longue durée, y a-t-il un contrat d'entretien prévoyant des contrôles périodiques systématiques ?
- Y a-t-il une incitation financière à la maintenance des véhicules personnels ? Y a-t-il un contrôle de l'entretien des véhicules personnels utilisés pour le travail ?
- etc.

■ Analyser le transport de charges

- Les véhicules sont-ils adaptés et correctement aménagés pour le transport des charges ? Quels sont les moyens de calage et d'arrimage des objets, outils et matériaux transportés ? Les charges ne dépassent-elles pas le poids autorisé pour le type de véhicule utilisé ?
- etc.

fiche 5

Analyser les besoins et les pratiques de communications

Même avec un dispositif mains libres, l'utilisation du téléphone portable ou de tout autre moyen de communication pendant la conduite comporte des risques. Pour trouver des alternatives à cette utilisation anarchique et mettre en place de nouvelles règles dans l'entreprise, il est indispensable de faire l'analyse des besoins et des pratiques de communication.

■ Évaluer les mesures de prévention existantes

- Les salariés sont-ils dotés de téléphones portables professionnels ?
- Quelles sont les règles dans l'entreprise concernant l'usage du téléphone portable : interdiction absolue, interdiction du téléphone portable même avec le kit mains libres ?
- L'interdiction du kit mains libres a-t-elle fait l'objet d'une prise de position de la direction ? Quelles sont les solutions alternatives proposées ? Quelles sont les pratiques réelles ?
- Si un protocole de communication existe, correspond-il à la fois aux besoins de communication de l'entreprise et aux exigences de sécurité des salariés sur la route ?
- etc.

■ Analyser les besoins de communication

- Quels sont les besoins de communication du salarié pendant la mission : information sur le déplacement ? échanges professionnels liés à la mission ? Échanges sans lien direct avec la mission ?
- Quels sont les besoins de communication de l'entreprise avec le salarié en mission ? S'agit-il de communications individuelles ou de communication avec l'ensemble de l'équipe ? Qui communique avec le salarié ?
- etc.

■ Analyser les pratiques de communication

- Les salariés utilisent-ils un téléphone portable pendant leur mission ? Avec un kit mains libres pour des appels entrants, et/ou pour des appels sortants ? Quelles sont les principales raisons de ces appels ?
- Quelle est la nature des informations échangées : communication vocale, transmission de données (plan, chiffres...) ?
- Quelles sont la fréquence et la durée de ces communications ? Par vacations, en cours de tournée... ? À quels moments de la journée sont-elles les plus fréquentes ?
- Y a-t-il d'autres moyens qui ne seraient pas ou mal utilisés ?
- etc.

fiche 6

Analyser la gestion des compétences liées à l'utilisation d'un véhicule

Au-delà du permis de conduire, la mission exige de la part des salariés des compétences pour la conduite et pour l'exécution de la mission. L'analyse doit permettre de comprendre comment ces compétences sont gérées par l'entreprise.

Analyser le recrutement et la formation des salariés en mission

- Comment sont recrutés les salariés amenés à se déplacer pour le compte de l'entreprise ? Sur quels critères (permis de conduire, expérience de la conduite, aptitude médicale) ?
- Au-delà des exigences réglementaires, y a-t-il une politique de formation des conducteurs en rapport avec les compétences attendues (en matière de conduite) ? Quels sont les objectifs et le contenu de ces formations ? Combien de salariés les ont suivies ? Sinon, pour quelles raisons ?
- Une formation des salariés est-elle organisée en matière de chargement, répartition, calage et arrimage des charges ?
- etc.

L'état de santé et l'hygiène de vie des salariés en mission

- Comment le personnel est-il suivi sur le plan médical ? Le médecin du travail est-il en possession des informations sur l'exposition au risque routier des salariés ?
- Y a-t-il une prise en compte de l'aptitude à la conduite dans la fiche médicale ? Cette aptitude est-elle vérifiée ? Y a-t-il un contrôle et un suivi de la vue ?
- Y a-t-il une prise en compte des problèmes de santé (état de santé, prise de médicaments, alcool...) pouvant avoir des conséquences sur la conduite ?
- Dans quelles conditions d'hygiène le salarié réalise-t-il ses missions à l'extérieur de l'entreprise ?
- etc.

L'implication du management

- Y a-t-il une implication de la direction, de l'encadrement ? Du CHSCT ? Des délégués du personnel, du personnel sur ces questions ?
- Y a-t-il une prise en compte et une analyse des accidents, des incidents et des problèmes rencontrés par les conducteurs en mission ?
- etc.

17

L'analyse d'accidents

Comme pour tout accident du travail, il est utile de comprendre pourquoi les accidents de la route sont survenus pour mieux cerner les facteurs générateurs, repérer les situations de conduite, mais aussi les fonctions concernées. Il importe également d'observer les récurrences dans les différents types d'accidents. Le dépouillement des constats transmis aux assurances et leur analyse peuvent fournir une première information. Pour les accidents les plus graves, une analyse approfondie doit être faite par l'entreprise en associant le CHSCT. L'analyse des presque-accidents, ou d'accidents bénins mais potentiellement graves, est également utile pour repérer des situations de conduite qui ont constitué un facteur de risque.

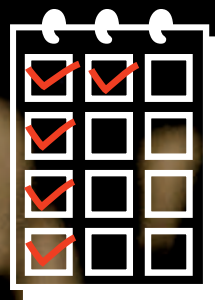
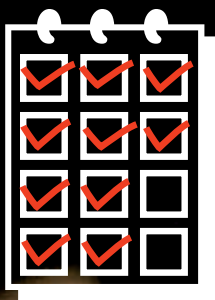
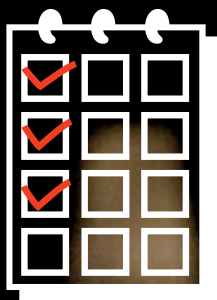
Pour autant, réduire l'évaluation du risque routier en entreprise à la seule étude de sinistralité routière est une erreur qu'il convient d'éviter si l'on veut traiter ce risque dans tous ses aspects.



Jacqueline

Michel

Jean-Louis



Classer les facteurs de risque routier

19

L'analyse précédente aura permis de déceler, dans chaque thématique (gestion des déplacements, gestion du parc, gestion des communications, gestion des compétences), les facteurs influant sur la probabilité d'apparition d'un accident routier. Leur classement permettra de définir les priorités d'action de l'entreprise.

Au-delà de la hiérarchisation des risques professionnels permettant d'identifier le risque routier en mission comme l'un des risques majeurs pour l'entreprise, il est nécessaire de classer les facteurs de risques encourus par les salariés en mission sur la route pour mieux distinguer les points sur lesquels des actions devront être engagées ultérieurement.

Cette étape concertée, doit être discutée au sein du groupe de travail, et permettre de définir les indicateurs et critères nécessaires qu'il conviendra de présenter à la direction de l'entreprise pour qu'elle décide :

- des priorités d'action (P1, P2...)
- d'un calendrier de réalisation (année N, année N+1...)

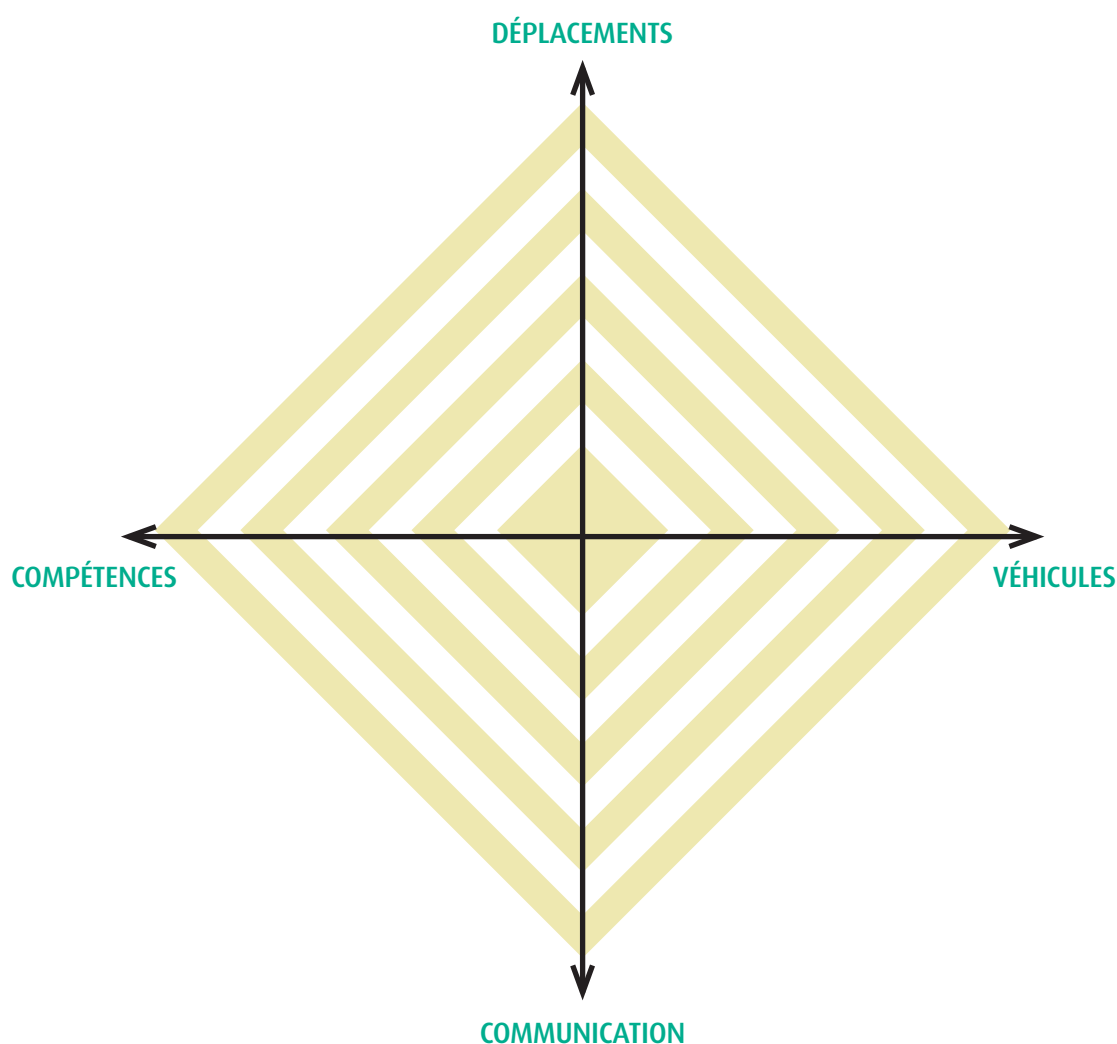
Ces éléments doivent être construits pour répondre à toutes les situations de déplacement en mission identifiées.

En gardant en mémoire la gravité potentielle maximale de ce risque, on conviendra que les facteurs décelés influenceront essentiellement sur le degré d'exposition de chaque fonction de l'entreprise au risque.

Organiser et prioriser les risques

Pour chaque fonction concernée par le déplacement en mission, et pour illustrer l'exposition des salariés au risque en mission on pourra reporter la valeur des indicateurs choisis sur chacun des axes concernés : exposition liée au mode de gestion des déplacements, de gestion du parc, de gestion des communications, de gestion des compétences.

■ Le repère graphique choisi peut être le suivant :



■ Exemple : la fonction livreur dans l'entreprise

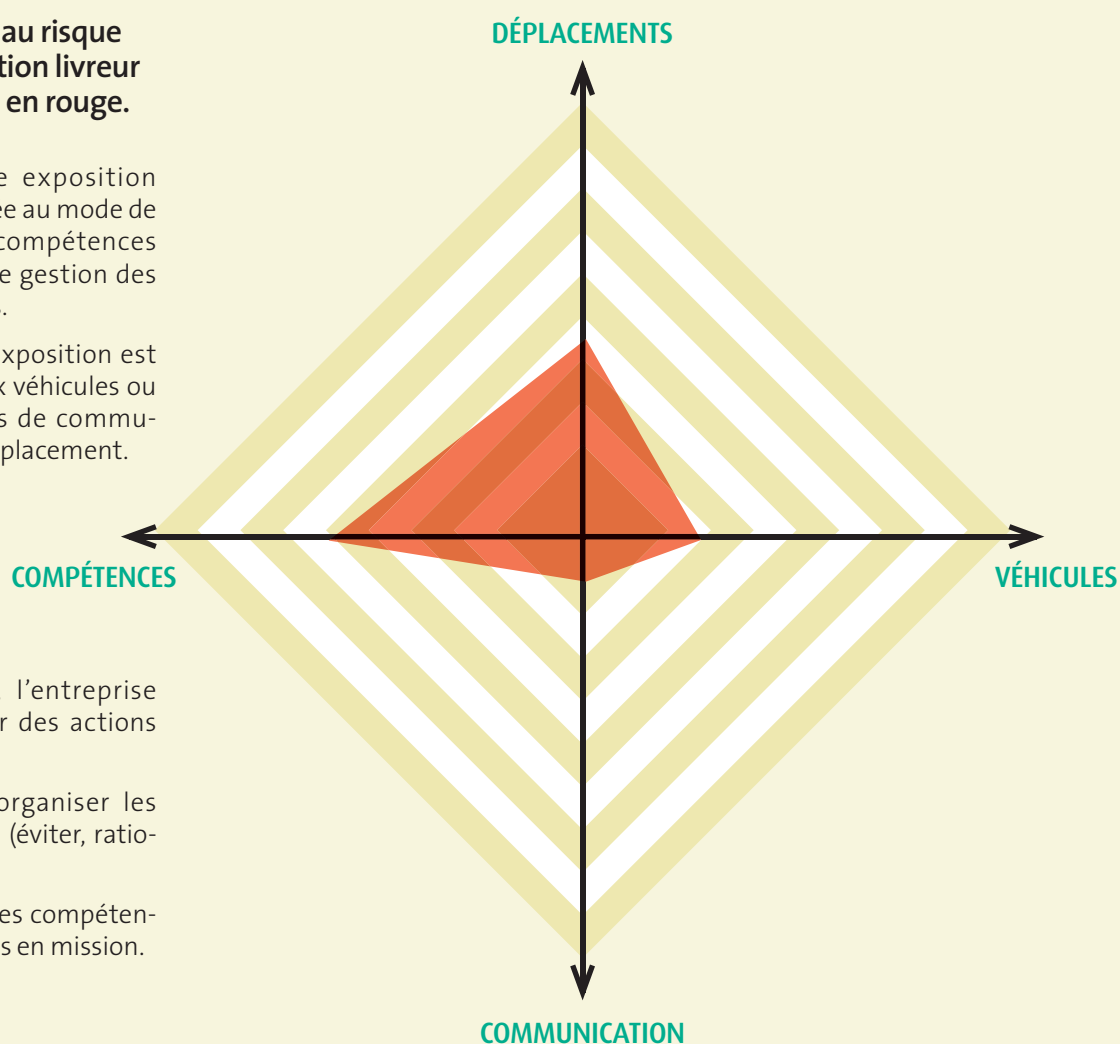
L'exposition au risque pour la fonction livreur est reportée en rouge.

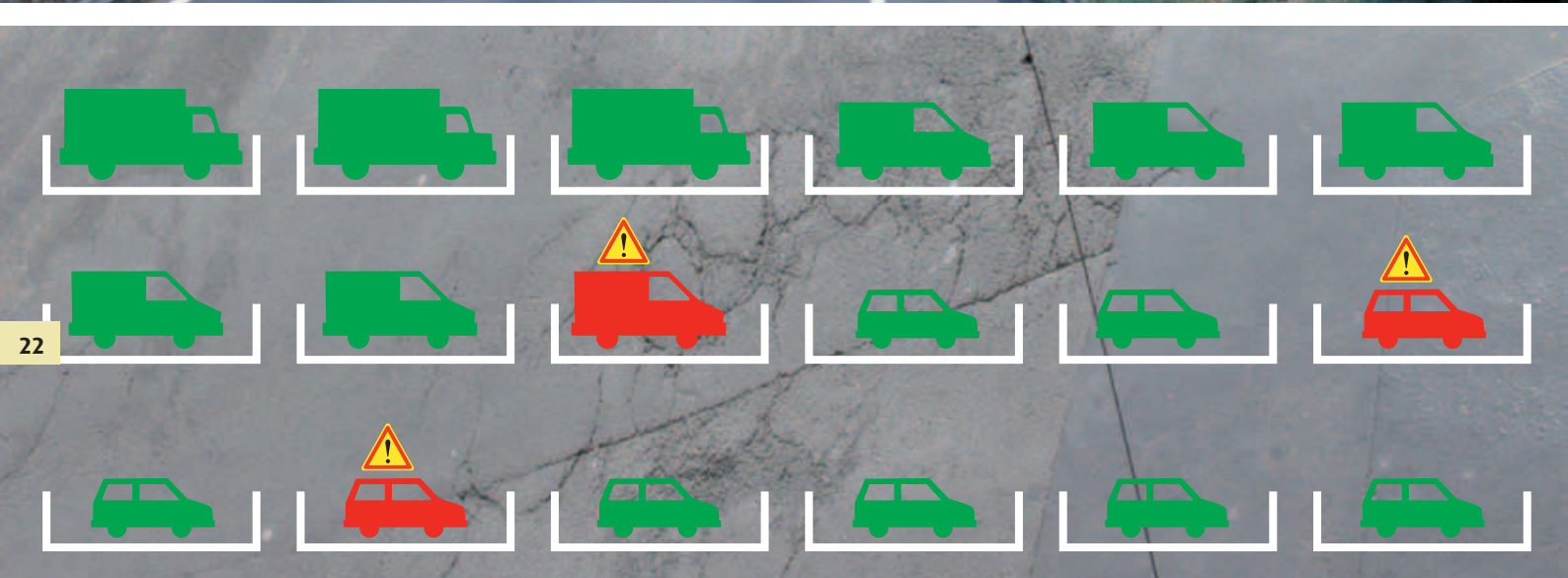
On note une exposition importante liée au mode de gestion des compétences et au mode de gestion des déplacements.

Par contre, l'exposition est moins liée aux véhicules ou aux pratiques de communication en déplacement.

Dans ce cas, l'entreprise pourra définir des actions permettant :

- de mieux organiser les déplacements (éviter, rationaliser...),
- de garantir les compétences des salariés en mission.





Mettre en œuvre un plan d'action

23

La démarche d'évaluation, grâce au travail d'analyse qu'elle a favorisé et à la mobilisation des acteurs dans l'entreprise qu'elle a suscitée, permet de déboucher sur la mise en place d'un plan d'actions visant les quatre grands domaines : le management des déplacements, du parc, des communications et des compétences.

Les actions devront être sélectionnées selon différents critères : classement des risques, nécessité d'agir rapidement, facilité de mise en œuvre, coût de l'investissement, efficacité attendue. Des actions, même modestes, peuvent servir de point de départ, mais il est indispensable que l'entreprise possède une vision d'ensemble des actions envisagées et qu'elle les planifie dans le temps.

Mobiliser tous les acteurs

Pour passer à l'action, l'entreprise devra impliquer des partenaires au sein de l'entreprise, mettre en place une structure de pilotage du projet impliquant la hiérarchie, des personnes ressources, différents services de l'entreprise et des moyens matériels et financiers. L'entreprise pourra également s'appuyer sur des concours externes : recours à des prestataires de service, à des bureaux d'études ou à des organismes de formation.

Elle pourra aussi recourir à des partenaires – service prévention de la Caisse régionale d'assurance maladie, chef de projet sécurité routière à la préfecture, mais aussi DDE et collectivités territoriales – qui lui apporteront une aide (conseils, aide matérielle et éventuellement financière) pour la conduite du projet.

Pour être efficace, ce plan devra s'inscrire dans la durée, pour que la prévention du risque routier entraîne un véritable changement dans les pratiques et s'inscrive vraiment dans la culture de l'entreprise.

fiche 1 Améliorer le management des déplacements

fiche 2 Améliorer le management du parc

fiche 3 Améliorer le management des communications

fiche 4 Améliorer le management des compétences

fiche 1

Améliorer le management des déplacements

Éviter ou réduire l'exposition au risque

La première mesure de prévention consiste d'abord à s'interroger sur la nécessité de prendre la route. Réduire de 10 % les déplacements routiers des collaborateurs réduit d'autant le risque d'accident.

Les solutions techniques telles que les audioconférences, les visioconférences, l'internet et l'intranet permettent de travailler à distance et de réaliser des économies en temps, en transport et en hébergement.

Donner, lorsque c'est possible, la priorité aux transports en commun. Envisager des formules mixtes combinant l'avion ou le train avec la location de véhicules. Ces solutions peuvent s'avérer plus avantageuses que le « tout automobile ».

L'entreprise peut interdire le déplacement automobile au-delà d'une distance ou d'un temps de conduite donné, et si nécessaire, proposer des solutions alternatives (découchage, train, avion...).

Mieux préparer les déplacements

Les déplacements doivent être gérés comme toute activité de travail et leur planification être compatible avec le respect du code de la route : par exemple, en ne faisant pas peser de contraintes horaires trop lourdes sur les conducteurs, en incluant des temps de pause, ou encore en anticipant sur les difficultés de circulation.

Le calcul du temps de déplacement doit prendre en compte l'état des routes et les conditions météorologiques et prévoir les temps de repos nécessaires, en particulier lors de déplacements longs.

Les tournées peuvent être rationalisées en redéfinissant des secteurs, redistribuant des clients ou limitant le nombre de rendez-vous.

Différents sites Internet permettent de préparer les itinéraires (mais les temps prévus ne sont pas toujours suffisants pour une conduite en sécurité et le respect du code de la route !). Des sites et des serveurs vocaux peuvent donner des informations en direct sur le trafic routier et autoroutier ou sur les conditions

météorologiques. Des données locales peuvent être mises sur l'intranet de l'entreprise ou transmises par le système de communications mobiles de l'entreprise.

Les règles pour décider de ne pas prendre la route doivent être préalablement définies (en fonction de l'état des routes, de l'état du véhicule, de l'état de santé du chauffeur...).

Certains équipements peuvent aider les salariés à respecter le code de la route : limiteur de vitesse, éthylotest électronique, signallement du non-port de la ceinture de sécurité, témoin de surcharge.

Encourager autant que possible le choix de l'autoroute. Fournir aux salariés une information sur la dangerosité du réseau routier local. Mettre à leur disposition un itinéraire reconnu et sûr. Améliorer la sécurité de la circulation sur le site de l'entreprise (parkings, accès, séparation des flux clients/salariés et piétons/véhicules, signalétique, éclairage, mise à disposition de plans pour les visiteurs...).



La direction s'engage pour sécuriser les déplacements

Cette PME de production agro-alimentaire compte 600 salariés sur quatre sites parmi lesquels 80 grands rouleurs. Le PDG a adressé à ses salariés une « lettre d'engagement de la direction en matière de risque routier ». L'entreprise demande notamment à ses cadres d'organiser le travail de façon à limiter les déplacements, de choisir prioritairement les moyens de transport les plus sûrs, d'optimiser l'emploi des véhicules de société en limitant celui des véhicules personnels, d'identifier les itinéraires les plus sûrs, de veiller au bon entretien et au suivi des véhicules. Ils devront aussi prévoir un temps de conduite compatible avec la sécurité, avec des pauses toutes les deux heures, qui permettront au conducteur de consulter sa messagerie téléphonique, l'usage du portable au volant étant totalement interdit. Cet engagement fort de la direction a suivi une évaluation du risque routier réalisée auprès des salariés de l'entreprise et intégrée dans le document d'évaluation.

Des déplacements préparés par l'assistante du service

Chez cet intégrateur de réseaux informatiques (installation, maintenance, assistance à l'exploitation et câblage) installé dans le Sud-Ouest, le risque routier est le principal risque recensé dans l'entreprise : 52 ingénieurs et techniciens se déplacent en permanence dans toute la France, chacun avec un véhicule attribué, à raison de 45 000 km par an et par véhicule en moyenne. La préparation de leurs déplacements est confiée à l'assistante du service. C'est elle qui repère les meilleurs itinéraires, avec l'aide de Bison futé, dont le site est sur l'intranet de l'entreprise, en tenant compte d'éventuels travaux sur le parcours. Elle réserve aussi les nuits d'hôtels si nécessaire. En cas de météo difficile, il est conseillé de privilégier la sécurité, quitte à prévenir le client qu'on sera en retard. Une visio-conférence a été installée avec leur agence en région parisienne pour réduire le nombre des déplacements en interne. Pour les cadres commerciaux, l'entreprise privilégie le transport aérien, au moins pour les longs trajets.

Une directive sur la prévention routière adressée à toutes ses filiales

Dans ce grand groupe pétrolier, une directive sur la prévention routière adressée à toutes ses filiales stipule que tout déplacement doit être préparé en commun par le salarié et son supérieur direct, avec une question préalable : peut-il éviter de prendre la route ? Si ce n'est pas possible, le déplacement doit être organisé avec la hiérarchie : recherche d'un itinéraire approprié, privilégiant les auto-routes et tenant compte des contraintes locales. Le temps de conduite doit tenir compte des limites de vitesse, des intempéries prévisibles, du stress éventuel. La plupart de ces questions se retrouvent sur la fiche d'analyse d'accident qui sert de support de discussion entre un salarié et son responsable après un sinistre : la mission a-t-elle été bien préparée, en terme d'itinéraire, de temps prévu au vu du programme...

Management participatif des déplacements des formateurs secouristes

Dans ce centre départemental de formation dispensant des stages de « santé, sécurité, premiers secours », les cinq formateurs disposent de cinq véhicules non attribués, des petites berlines commerciales, et conduisent beaucoup parce que le département est très étendu. Auparavant, ils rentraient chaque soir chez eux bien que les stages durent souvent deux à trois jours. Jusqu'à ce qu'ils aient pris conscience de l'importance des risques encourus sur la route, compte tenu de la durée journalière des stages (7 heures) et de la qualité médiocre du réseau routier local. Aujourd'hui, le responsable organise les déplacements des formateurs de façon participative : le planning et les itinéraires se discutent en commun, ainsi que le choix de passer une nuit à l'hôtel, la veille ou à la fin des stages. Un stage sur le risque routier figure sur leur catalogue de formations. Le responsable du centre a été formé à la CRAM et son rapport de fin de stage portait sur... l'organisation des déplacements.

Des fiches de tournées faxées aux salariés 48 heures à l'avance

Dans cette petite entreprise rurale de transport de bétail, les neuf chauffeurs effectuent des déplacements quotidiens, de ferme en ferme ou entre ferme et abattoir, sur plusieurs communes. Une bonne organisation de ces tournées est essentielle pour la productivité de l'entreprise et la sécurité de ses salariés. Le responsable de l'entreprise a donc mis en place un système de fiches de tournées qui anticipent très précisément les déplacements des chauffeurs. La fiche détaille l'itinéraire d'un lieu à l'autre et explique comment trouver les fermes qui sont souvent en retrait des routes. Elle est faxée au chauffeur deux jours avant le voyage pour qu'il puisse s'y préparer tranquillement, notamment en terme d'horaires. Les salariés sont équipés d'un fax à leur domicile. Le transporteur a constaté que le confort apporté aux chauffeurs grâce à la préparation de leur tournée quotidienne réduit leur stress, ce qui réduit aussi le stress des animaux et fait la qualité de leur travail auprès des clients.

fiche 2

Améliorer le management du parc

■ Des équipements pour la sécurité

Les équipements de sécurité et de confort permettent d'éviter des accidents ou d'en réduire la gravité : ABS, airbags conducteurs et passagers, climatisation, direction assistée, équipement d'assistance électronique à la conduite, commande de la radio au volant, limiteur de vitesse, système d'aide à la navigation, pneus neige, témoin de pression, bandes réfléchissantes, indicateur de gabarit, témoin de surcharge du véhicule...

Prévoir à bord le matériel de sécurité : extincteur, gilets rétro réfléchissants, triangles de signalisation.

Certains autres équipements peuvent aider les salariés à respecter le code de la route : régulateur de vitesse, éthylotest chimique ou électronique, signalement du non-port de la ceinture de sécurité en particulier.

■ Un bon entretien des véhicules

Les véhicules doivent être maintenus en bon état de fonctionnement par l'entreprise. Un carnet d'observations doit être affecté à chaque véhicule pour garantir le suivi de la maintenance.

Lorsque des véhicules personnels sont utilisés pour partir en mission, une incitation financière à l'entretien du véhicule peut être proposée aux salariés.

Le véhicule de la société, particulièrement lorsqu'il est peint aux couleurs de l'entreprise, reflète son image de marque et la qualité des services qu'elle propose.

■ Aménagement pour le transport de charges

Le transport de charges, de matériaux, de produits ou d'outils ne doit pas constituer un facteur de risque pour le conducteur les passagers, et les autres usagers de la route.

L'arrimage des charges et leur immobilisation doivent être particulièrement soignés.

Séparer la partie habitacle du volume utilisé pour le transport des matériaux, des produits et des outils.

Afficher les charges utiles de façon visible et donner des consignes précises sur les charges transportées.

Le chef d'entreprise doit veiller au bon entretien du parc automobile de l'entreprise.

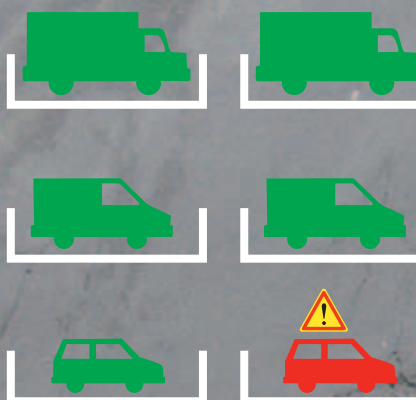
La démarche de prévention du risque routier implique de mettre en place des procédures de contrôles du bon état des véhicules utilisés par les salariés, de réparation des défauts constatés et d'entretien préventif.

Dans ce cadre, une procédure de contrôle des véhicules au départ de mission et au retour doit être organisée dans l'entreprise, un suivi de chaque véhicule, au moyen d'un carnet de bord, doit permettre de disposer d'une bonne traçabilité (liste des réparations, entretiens, check-list des points contrôlés).

Pour mener à bien cette démarche d'entretien et de suivi du bon état des véhicules, le chef d'entreprise peut, par une note de service, demander aux salariés qui utilisent les véhicules de l'entreprise de signaler systématiquement tout problème mécanique dont ils auraient eu connaissance, en conduisant le véhicule, ou tout accrochage dont ils auraient été victimes au volant.

Enfin, il convient de préciser que le salarié, constatant que le véhicule qu'on lui confie est défectueux ou n'a pas été réparé, alors que le problème technique avait été signalé, pourrait faire valoir son droit de retrait. Il pourrait, dans ce cas, refuser de prendre le volant du véhicule s'il a un motif raisonnable de penser que la conduite de ce véhicule l'exposerait à un danger grave et imminent.

Le danger grave et imminent pourrait être constitué, par exemple, par un défaut de fonctionnement des organes de sécurité du véhicule, comme le système de freinage.



L'entretien d'une flotte en location dispersée sur sept départements

Un grand quotidien régional gère une flotte de 150 véhicules en location dispersés sur sept départements. Ces véhicules ne sont pas attribués pour la plupart et sont surtout utilisés par des journalistes et des porteurs de journaux.

Les conducteurs les ramènent, à la fin de chaque mission, dans un des sept garages du groupe où ils sont systématiquement nettoyés et vérifiés. Le petit entretien (remplacement d'ampoules, de balais d'essuie-glace par exemple) est assuré, dans chaque garage, par un salarié à mi-temps venant d'un CAT (centre d'insertion par le travail pour handicapés relativement légers). L'animateur Sécurité assure, depuis le siège de l'entreprise, la gestion à distance des sept points d'entretien de la flotte et les relations avec les loueurs sous contrat avec le groupe. Les 450 conducteurs réguliers, sur 1 200 salariés, du journal sont tenus de signer une « charte d'utilisation des véhicules du groupe » de 25 pages qui énumère, notamment, une série de vérifications techniques à effectuer avant de prendre le volant (jusqu'à refuser de le faire s'ils le jugent dangereux) et après l'avoir rendu (signalement des dysfonctionnements et carnet de bord à remplir pour le suivi de la maintenance).

Sécurité routière et confort quotidien pour des travailleurs en plein air

Une entreprise de branchements électriques aériens et souterrains de 52 salariés a réfléchi à l'aménagement de ses dix fourgons pour le transport de salariés sur des sites extérieurs. Ces chantiers en plein air, assurés par des équipes de deux à trois personnes, peuvent durer de deux jours à trois semaines d'affilée, mais pas assez longtemps toutefois pour justifier la location de remorques de chantier, note l'employeur. Au fur et à mesure du renouvellement de la flotte, les fourgons sont donc équipés, d'une part, d'éléments d'hygiène et de confort (table et strapontins abattables pour les pauses repas, WC chimiques et lavabos avec réserves d'eaux propres et usées) et, d'autre part, d'installations pour améliorer la sécurité routière : des casiers pour le rangement du matériel nécessaire, un porte-échelles sur la galerie du fourgon, avec un système à manivelle pour les décharger plus facilement ainsi qu'un triangle muni de flashes sur le toit du véhicule pour signaler à l'arrêt des travaux sur la route, et qui s'escamote lorsque le fourgon roule. La conception de ces aménagements a été réalisée avec la CRAM

Les équipements de sécurité sont indispensables

Un des syndicats professionnels de « la plus grosse entreprise de France », l'artisanat, celui du secteur du bâtiment (315 000 entreprises), a inscrit dans sa charte l'obligation pour ses adhérents d'équiper leurs VUL, à l'achat ou lors de leur renouvellement, de systèmes de sécurité passive comme les airbags avant, les ceintures de sécurité et la climatisation. La charte insiste aussi sur la nécessaire séparation de la partie habitacle de celle du chargement, en précisant que cette séparation peut être pleine, sous forme de grille ou de barres, en fonction de la nature des matériels transportés. Elle rappelle qu'un bon arrimage des charges est important et l'organisation de systèmes de rangement adaptables selon les chargements est à rechercher auprès de fournisseurs spécialisés. Elle stipule enfin que le véhicule devra être maintenu en bon état et vérifié périodiquement, même en dehors des contrôles techniques réglementaires. Elle ajoute que ces VUL, dont la raison sociale est lisible sur les flancs, « sont à l'image de la qualité de l'entreprise ».

Charpentier bien organisé aménage lui-même ses fourgons de chantiers

Cette petite entreprise de maçonnerie et de charpente fabrique elle-même des aménagements en bois pour le transport simultané d'une douzaine de machines électroportatives, parfois assez grosses, avec la « quincaillerie » nécessaire à ce type de chantier (vis, boulons, outils divers). Ces aménagements prévoient, outre le rangement séparé des machines et du petit outillage, la possibilité de recharger les accus pour éviter toute interruption de travail due au manque d'énergie, un éclairage intérieur au néon et une protection électrique de chantier en prévision d'éventuels courts-circuits dans l'habitacle toujours possibles lors de branchements sur le réseau extérieur. Un plancher en contreplaqué antidérapant est également installé sur le sol de la fourgonnette pour éviter les chutes des salariés, qui sont tous amenés à conduire les cinq véhicules de l'entreprise.

Ce sont de grosses fourgonnettes Peugeot qu'ils aménagent progressivement au fur et à mesure de leur renouvellement, avec pour objectif d'anticiper les accidents. Trois ont été ainsi transformées pour un coût supplémentaire d'environ 3 800 euros par véhicule qui « leur ont permis de réaliser des gains de productivité sensibles parce que les ouvriers trouvent toujours les objets en quantité suffisante et bien rangés, à la même place d'un véhicule à l'autre, gagnent du temps sur les chantiers et sont moins stressés » explique l'artisan créateur.

fiche 3

Améliorer le management des communications

Plusieurs études scientifiques montrent que le risque d'accident est beaucoup plus important si l'on téléphone en conduisant. L'attention d'un conducteur qui téléphone au volant est altérée, même avec un kit mains libres. Le protocole de communication instauré par l'entreprise doit préciser certaines règles d'usage du téléphone en mission :

De nombreuses entreprises ont défini des règlements intérieurs n'autorisant pas l'usage du téléphone portable, y compris le kit mains libres, pendant la conduite.

Il peut être demandé aux salariés que les communications ne se fassent qu'à l'arrêt.

Une organisation peut être mise en place pour réduire la nécessité de communiquer par téléphone pendant la mission.

Un message vocal peut avertir l'appelant que le salarié est au volant et qu'il ne peut répondre car il est au volant.

Le forfait téléphonique du salarié doit être suffisamment important pour lui permettre d'appeler sans danger à l'arrêt et éviter d'être appelé aux appels pendant la conduite.

L'usage du téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est une infraction sanctionnée par le code de la route

(article R. 412-6-1)
d'une amende de 2^e classe et un retrait de deux points du permis de conduire.
L'usage du kit mains libres n'est pas interdit, mais le conducteur doit dans tous les cas « se tenir en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent ».

La Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles demande aux chefs d'entreprise et aux salariés de ne pas utiliser de téléphone dès lors qu'ils sont au volant d'un véhicule, et cela quel que soit le dispositif technique utilisé. Pour permettre le maintien des relations entreprises-salariés, la commission préconise la mise en place d'un protocole permettant de gérer sans danger les communications téléphoniques³.

3 « Prévention du risque routier au travail », texte adopté le 5 novembre 2003 par la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles.



Une interdiction de téléphoner au volant, première étape d'une réelle gestion des communications pendant les déplacements

Dans cette entreprise de distribution de boissons, les journées sont intenses. Le temps de conduite est souvent utilisé pour traiter par téléphone des affaires courantes. Face au risque élevé d'accident, l'entreprise décide d'interdire l'usage du portable au volant. Il ne s'agit que d'une première étape « choc », accompagnée par une série d'interviews d'un panel représentatif des salariés mobiles.

Les résultats montrent qu'une action complète doit être engagée pour installer de nouvelles pratiques. Le plan d'action comprend un volet information et sensibilisation de tout le personnel concerné, la constitution de deux groupes de travail pour analyser en profondeur le besoin de communiquer lors des déplacements, la formation des décideurs aux enjeux du risque routier professionnel (aspects juridiques, responsabilités civiles, pénales...). L'analyse des communications permettra de dégager des pistes d'actions organisationnelles simples (report de certaines tâches non urgentes, déport vers les sédentaires...) et des modes de communication plus efficaces : le mode vocal n'est pas toujours le plus adapté (texto, email). Pour faciliter ce changement culturel, l'entreprise accompagne ce projet par une large campagne de communication.

Organiser les déplacements des coursiers en deux-roues pour limiter les communications

Dans le monde des coursiers en deux-roues, une bonne organisation des déplacements est essentielle pour réduire le risque. En amont de la course, le preneur d'ordre a la tâche délicate de relativiser l'urgence des déplacements avec les clients en proposant une offre de service en adéquation avec l'urgence réelle : une course en normal (réalisée en 2 h à 2 h 30 par un deux-roues), une course en express (de 1 h à 1 h 30) ou une course en prioritaire (de 30 à 45 min). Dans ce métier, on parle d'une « éducation du client », qui consiste à préciser que les délais sont indicatifs et non garantis. Le régulateur (dispatcheur) a un rôle capital dans la gestion des courses qui peut réduire au minimum la nécessité de communiquer avec ses coursiers. Ainsi une définition préalable précise de l'itinéraire affecté au motard pour sa tournée, avec des données vérifiées (noms et sens des rues, adresses exactes des lieux de destination) et un enchaînement géographiquement cohérent des courses successives permet d'éviter tout appel entrant ou sortant sur le parcours. Autre avantage : les motards ne seront pas tentés de combler par un excès de vitesse : un retard, dû à une erreur d'adresse, par exemple.

Une bande dessinée illustrant l'interdiction du portable affichée sur les chantiers

Un constructeur d'infrastructures routières a édité en mai 2003 des affiches et affichettes qui illustrent la dangerosité de l'utilisation du portable au volant. Il s'agit d'une bande dessinée intitulée « un accident, c'est simple comme un coup de fil » qui décrit comment un accident a été évité de justesse à un carrefour routier. Un des deux conducteurs mis en scène répondait à un appel sur son mobile, ce qui l'a distraité. L'autre, plus attentif, réussit à éviter la collision et va se garer sur une zone de parking pour rappeler un correspondant qui cherchait à le joindre au moment de l'incident. Cette histoire fait partie d'une série de bandes dessinées d'une page, illustrant chacune un risque routier : elle est largement affichée dans les baraques des chantiers de cette entreprise qui compte 20 000 véhicules en circulation.

Un nouveau mode d'organisation permettant de communiquer moins souvent et en toute sécurité

Dans cette entreprise de transports collectifs en Moselle, 36 lignes publiques urbaines doublées par 135 lignes scolaires, les échanges avec les conducteurs de véhicules sont réguliers et permettent à l'entreprise de répondre aux besoins de ponctualité et de flexibilité. Les communications se font par radiotéléphone et sont essentiellement constituées d'appels vers les conducteurs depuis le siège de l'entreprise.

L'entreprise a procédé à l'analyse de ces communications radiotéléphoniques, en appréciant le niveau de leur priorité. Les résultats ont permis de définir un nouveau mode d'organisation et de réaliser un gain sur le plan de la sécurité et sur le plan économique ; la mise en place d'un système informatique spécialisé permet aujourd'hui de planifier les déplacements quasiment en temps réel, et de réduire les durées d'occupation de la voirie en optimisant l'enchaînement des services. La définition d'une procédure de communication permet d'effectuer les appels encore nécessaires vers les véhicules (moins nombreux grâce à la planification) pendant les plages d'immobilisation prévues à certains arrêts des lignes.

fiche 4

Améliorer le management des compétences

Le permis de conduire B permet à des conducteurs non professionnels de conduire tout véhicule d'entreprise, jusqu'à 3,5 tonnes, y compris un véhicule affecté au transport régulier de personnes jusqu'à 8 salariés. Du point de vue de la prévention, cette situation n'est pas satisfaisante : l'autorisation de conduite, l'acquisition de compétences complémentaires sont souvent nécessaires.

L'entreprise doit vérifier périodiquement que le salarié possède bien un permis de conduire en cours de validité, avant de lui confier la conduite d'un véhicule.

Un certain nombre de professions mettent en place des plans de formation spécifiques pour « grands rouleurs » afin d'améliorer les compétences de leurs salariés pour la conduite en sécurité et l'exécution de la mission. Cela peut

prendre la forme de « formations post-permis professionnel » sécurité routière. De telles formations peuvent notamment s'adresser aux conducteurs de véhicules utilitaires. Leur contenu doit être relié à l'analyse des situations de travail.

Certaines entreprises ont créé des qualifications spécifiques pour leurs conducteurs et des modalités particulières d'évaluation de leurs compétences.

Des actions de formation aux gestes de premiers secours permettent de limiter les conséquences en cas d'accident.

L'analyse d'un accident de la circulation survenu dans le cadre de la mission peut être l'occasion de faire un travail « d'apprentissage » au sein de l'entreprise pour comprendre les facteurs de risque et les moyens de les réduire.



Prévention du risque routier et plan d'action inscrits dans le document unique

Un important nettoyeur industriel, qui compte 500 conducteurs pour une flotte de 300 véhicules utilitaires légers (VUL) pour l'activité de nettoyage, a inscrit le risque routier comme un risque professionnel dans le document unique de l'entreprise. Un groupe de travail pluridisciplinaire a été constitué avec des commerciaux, des magasiniers, des livreurs et des exploitants, chargé de déterminer les causes des accidents routiers survenus sur une année. L'analyse a notamment permis de redécouvrir des dangers « banalisés », comme un mauvais arrimage des chargements dans les VUL, ou la fatigue après une longue journée de travail. Le document unique hiérarchise les risques auxquels sont exposés les salariés qui se déplacent en moto, voiture ou camion pour l'entreprise.

Un plan d'actions énumère les démarches prévues en matière d'organisation du travail (aménager les horaires de réunion, co-voiturage, préférer le train), d'aménagement des véhicules pour le transport du matériel de nettoyage, ainsi que les actions de formation. La société propose par ailleurs des modules de formation sur un CD interactif réalisé avec son assureur. Un autre module de formation en images a été conçu spécialement pour les nouveaux embauchés traitant de l'organisation du travail et des risques sur route. La mise en place du document unique comme outil d'analyse et de management en matière de sécurité a permis de réduire de 40 % le nombre des jours d'arrêt de travail pour accidents de tous types.

Des formations à la conduite certifiées périodiquement

Ce spécialiste des horodateurs, automates et systèmes de contrôles d'accès parking compte, sur 650 salariés en France, 260 grands rouleurs, ingénieurs, commerciaux et techniciens de maintenance. Pour pouvoir effectuer des missions, ces salariés sont certifiés par une formation à la conduite qu'ils doivent repasser périodiquement. Une formation théorique, dite « préventive », est assurée tous les quatre ans par un organisme spécialisée. Tous les deux ans, un formateur extérieur vient dispenser au sein de l'entreprise une formation pratique. En cas d'urgence pour un nouvel arrivant, trois cadres de l'entreprise dont le responsable Sécurité sont habilités à l'examiner ponctuellement. Ils s'appuient sur une feuille d'évaluation en 16 points précis (freinages, rétroviseurs, ceinture, anticipations...) qui permet de le certifier provisoirement en attendant le cursus de formation périodique. Si le salarié examiné n'atteint pas la moyenne des points sur la grille lors de cette évaluation provisoire, il devra attendre la formation standard suivante pour partir en mission.

Les « presque-accidents » aussi sont instructifs

Dans cette PME de réseaux informatique de 85 personnes, dont 52 conducteurs, ingénieurs et techniciens circulent dans toute la France, le risque routier est le principal risque recensé dans le Document unique de l'entreprise. La responsable Sécurité estime qu'en matière de prévention routière, les « presque-accidents » de la route, à savoir des situations de danger sans dommage matériel, sont aussi instructifs que les vrais sinistres. Elle enregistre les accidents et les presque-accidents par remontée directe avec les collaborateurs concernés de près ou de loin : le « bouche à oreille » est une source d'information importante. Des échanges informels permettent de tirer des leçons utiles pour tous. Ces informations sont ensuite reprises par le comité de pilotage qui se réunit tous les deux mois avec un représentant de chaque service pour évoquer l'actualité dans ce domaine, ainsi que les exemples de bonnes pratiques appliquées ailleurs. Des comptes-rendus de ces réunions, des informations sur la réglementation et des conseils de prévention (se garer en marche arrière sur les parkings, allumer de jour les feux de croisement sur route...) sont diffusés sur l'intranet et dans le journal interne de l'entreprise.

Des analyses d'accidents utiles pour modifier le chargement des deux-roues

Un installateur d'ascenseurs dont 900 techniciens circulent en deux-roues pour éviter les embouteillages citadins, a modifié le mode de chargement de ces 950 scooters et mobylettes. Grâce à l'analyse d'accidents récurrents, ils ont constaté que l'arrimage de volumineuses caisses de matériel à l'arrière des engins pouvait, d'une part, masquer leurs clignotants et, d'autre part, que ces chargements projetés vers l'avant lors d'un choc pouvaient heurter violemment le dos du conducteur.

Dans cette entreprise, l'analyse d'accident se fait à la fois à partir du constat de police et d'un entretien entre le conducteur et son chef d'équipe. Une fiche d'analyse est remplie. À partir de deux accidents de circulation, les conducteurs de deux-roues sont réorientés vers la conduite de voiture ou un poste sédentaire. S'appuyant sur une analyse préalable, un plan global de prévention routière a été élaboré qui vise à améliorer l'organisation des parcours, l'équipement des véhicules et le suivi d'entretien du parc. Ce plan prévoit une formation à l'embauche puis une formation continue des salariés. Une publication semestrielle du nombre des sinistres avec leurs causes et les leçons à en tirer est envoyée aux salariés avec leur feuille de paie, ainsi que des courriers électroniques réguliers aux chefs d'équipe sur le sujet. Enfin des séries d'affiches sur un thème de prévention, sont apposées dans les 360 centres de service de l'entreprise en France. Selon la direction, ces actions ont permis de faire baisser les accidents déclarés de 70 % en trois ans.

Pour obtenir en prêt les audiovisuels et multimédias et pour commander les brochures et les affiches de l'INRS, adressez-vous au service Prévention de votre Carsat, Cram ou CGSS.

Services Prévention des Carsat et des Cram

Carsat ALSACE-MOSELLE

(67 Bas-Rhin)
14 rue Adolphe-Seyboth
CS 10392
67010 Strasbourg cedex
tél. 03 88 14 33 00
fax 03 88 23 54 13
prevention.documentation@carsat-am.fr
www.carsat-alsacemoselle.fr

(57 Moselle)
3 place du Roi-George
BP 31062
57036 Metz cedex 1
tél. 03 87 66 86 22
fax 03 87 55 98 65
www.carsat-alsacemoselle.fr
(68 Haut-Rhin)
11 avenue De-Lattre-de-Tassigny
BP 70488
68018 Colmar cedex
tél. 03 88 14 33 02
fax 03 89 21 62 21
www.carsat-alsacemoselle.fr

Carsat AQUITAINE

(24 Dordogne, 33 Gironde,
40 Landes, 47 Lot-et-Garonne,
64 Pyrénées-Atlantiques)
80 avenue de la Jallère
33053 Bordeaux cedex
tél. 05 56 11 64 36
fax 05 57 57 70 04
documentation.prevention@carsat-aquitaine.fr
www.carsat.aquitaine.fr

Carsat AUVERGNE

(03 Allier, 15 Cantal, 43 Haute-Loire,
63 Puy-de-Dôme)
48-50 boulevard Lafayette
63058 Clermont-Ferrand cedex 1
tél. 04 73 42 70 76
fax 04 73 42 70 15
preven.carsat@orange.fr
www.carsat-auvergne.fr

Carsat BOURGOGNE et FRANCHE-COMTÉ

(21 Côte-d'Or, 25 Doubs, 39 Jura,
58 Nièvre, 70 Haute-Saône,
71 Saône-et-Loire, 89 Yonne,
90 Territoire de Belfort)
ZAE Cap-Nord, 38 rue de Cracovie
21044 Dijon cedex
tél. 08 21 10 21 21
fax 03 80 70 52 89
prevention@carsat-bfc.fr
www.carsat-bfc.fr

Carsat BRETAGNE

(22 Côtes-d'Armor, 29 Finistère,
35 Ille-et-Vilaine, 56 Morbihan)
236 rue de Châteaugiron
35030 Rennes cedex
tél. 02 99 26 74 63
fax 02 99 26 70 48
drpcdi@carsat-bretagne.fr
www.carsat-bretagne.fr

Carsat CENTRE

(18 Cher, 28 Eure-et-Loir, 36 Indre,
37 Indre-et-Loire, 41 Loir-et-Cher, 45 Loiret)
36 rue Xaintrailles
45033 Orléans cedex 1
tél. 02 38 81 50 00
fax 02 38 79 70 29
prev@carsat-centre.fr
www.carsat-centre.fr

Carsat CENTRE-OUEST

(16 Charente, 17 Charente-Maritime,
19 Corrèze, 23 Creuse, 79 Deux-Sèvres,
86 Vienne, 87 Haute-Vienne)
4 rue de la Reynie
87048 Limoges cedex
tél. 05 55 45 39 04
fax 05 55 45 71 45
cirp@carsat-centreouest.fr
www.carsat-centreouest.fr

Cram ÎLE-DE-FRANCE

(75 Paris, 77 Seine-et-Marne,
78 Yvelines, 91 Essonne,
92 Hauts-de-Seine, 93 Seine-Saint-Denis,
94 Val-de-Marne, 95 Val-d'Oise)
17-19 place de l'Argonne
75019 Paris
tél. 01 40 05 32 64
fax 01 40 05 38 84
prevention.atmp@cramif.cnamts.fr
www.cramif.fr

Carsat LANGUEDOC-ROUSSILLON

(11 Aude, 30 Gard, 34 Hérault,
48 Lozère, 66 Pyrénées-Orientales)
29 cours Gambetta
34068 Montpellier cedex 2
tél. 04 67 12 95 55
fax 04 67 12 95 56
prevdoc@carsat-lr.fr
www.carsat-lr.fr

Carsat MIDI-PYRÉNÉES

(09 Ariège, 12 Aveyron, 31 Haute-Garonne,
32 Gers, 46 Lot, 65 Hautes-Pyrénées,
81 Tarn, 82 Tarn-et-Garonne)
2 rue Georges-Vivent
31065 Toulouse cedex 9
tél. 0820 904 231 (0,118 €/min)
fax 05 62 14 88 24
doc.prev@carsat-mpr.fr
www.carsat-mpr.fr

Carsat NORD-EST

(08 Ardennes, 10 Aube, 51 Marne,
52 Haute-Marne, 54 Meurthe-et-Moselle,
55 Meuse, 88 Vosges)
81 à 85 rue de Metz
54073 Nancy cedex
tél. 03 83 34 49 02
fax 03 83 34 48 70
documentation.prevention@carsat-nordest.fr
www.carsat-nordest.fr

Carsat NORD-PICARDIE

(02 Aisne, 59 Nord, 60 Oise,
62 Pas-de-Calais, 80 Somme)
11 allée Vauban
59662 Villeneuve-d'Ascq cedex
tél. 03 20 05 60 28
fax 03 20 05 79 30
bedprevention@carsat-nordpicardie.fr
www.carsat-nordpicardie.fr

Carsat NORMANDIE

(14 Calvados, 27 Eure, 50 Manche,
61 Orne, 76 Seine-Maritime)
Avenue du Grand-Cours, 2022 X
76028 Rouen cedex
tél. 02 35 03 58 22
fax 02 35 03 60 76
prevention@carsat-normandie.fr
www.carsat-normandie.fr

Carsat PAYS DE LA LOIRE

(44 Loire-Atlantique, 49 Maine-et-Loire,
53 Mayenne, 72 Sarthe, 85 Vendée)
2 place de Bretagne
44932 Nantes cedex 9
tél. 02 51 72 84 08
fax 02 51 82 31 62
documentation.rp@carsat-pl.fr
www.carsat-pl.fr

Carsat RHÔNE-ALPES

(01 Ain, 07 Ardèche, 26 Drôme, 38 Isère,
42 Loire, 69 Rhône, 73 Savoie,
74 Haute-Savoie)
26 rue d'Aubigny
69436 Lyon cedex 3
tél. 04 72 91 96 96
fax 04 72 91 97 09
preventionrp@carsat-ra.fr
www.carsat-ra.fr

Carsat SUD-EST

(04 Alpes-de-Haute-Provence,
05 Hautes-Alpes, 06 Alpes-Maritimes,
13 Bouches-du-Rhône, 2A Corse-du-Sud,
2B Haute-Corse, 83 Var, 84 Vaucluse)
35 rue George
13386 Marseille cedex 5
tél. 04 91 85 85 36
fax 04 91 85 75 66
documentation.prevention@carsat-sudest.fr
www.carsat-sudest.fr

Services Prévention des CGSS

CGSS GUADELOUPE

Immeuble CGRR, Rue Paul-Lacavé, 97110 Pointe-à-Pitre
tél. 05 90 21 46 00 – fax 05 90 21 46 13
lina.palmont@cgss-guadeloupe.fr

CGSS GUYANE

Espace Turenne Radamonthe, route de Raban,
BP 7015, 97307 Cayenne cedex
tél. 05 94 29 83 04 – fax 05 94 29 83 01

CGSS LA RÉUNION

4 boulevard Doret, 97704 Saint-Denis Messag cedex 9
tél. 02 62 90 47 00 – fax 02 62 90 47 01
prevention@cgss-reunion.fr

CGSS MARTINIQUE

Quartier Place-d'Armes, 97210 Le Lamentin cedex 2
tél. 05 96 66 51 31 et 05 96 66 51 32 – fax 05 96 51 81 54
prevention972@cgss-martinique.fr
www.cgss-martinique.fr

De nombreux salariés passent une partie importante de la journée au volant d'un véhicule, dans le cadre des missions qu'ils effectuent pour leur entreprise.

Du fait de leur activité professionnelle, ces salariés sont exposés à un risque d'accident sur la route.

La mission est une activité professionnelle.

Le risque d'accident est un risque professionnel.

Cet ouvrage doit aider les entreprises à évaluer ce risque professionnel et à mettre en place des mesures de prévention du risque routier adaptées.



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
Internet : www.inrs.fr • e-mail : info@inrs.fr

Édition INRS ED 986

1^{re} édition (2006) • réimpression juillet 2012 • 10 000 ex. • ISBN 978-2-7389-1658-7