

# Conduire pour le travail

Première cause de décès au travail, les accidents de la route sont à l'origine de plus de 20 % des accidents mortels du travail. La conduite pour le travail expose également à de nombreux autres risques (physiques, posturaux, chimiques ou psychosociaux). La prévention du risque routier consiste à agir sur les déplacements, les véhicules, les communications et les compétences.

**Ce qu'il faut retenir****Conduite et santé****Quelques spécificités liées au travail****Pour un usage plus sûr des véhicules en entreprise****Démarche de prévention**

- Evaluer les risques
- Prévenir l'accident de la route au travail
- Prendre en compte les autres risques liés à la conduite

**En pratique : choix du véhicule et de son aménagement****Contexte réglementaire**

*Ce dossier porte uniquement sur la prévention des accidents routiers de mission, qui ont lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail. Il ne traite pas des accidents de trajet, survenant entre le domicile du salarié et son lieu de travail. Il ne traite pas non plus des spécificités du transport routier de marchandises (de plus de 3,5 tonnes).*

**■ Ce qu'il faut retenir**

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

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

**Quelques chiffres d'accidentologie routière de mission en 2007**

- 142 accidents mortels du fait de déplacements dans le cadre de missions (soit environ 23 % de l'ensemble des accidents mortels du travail)
- 2 387 accidents routiers de mission ayant entraîné une incapacité permanente (soit plus de 5 % de l'ensemble des accidents de travail avec incapacité permanente)
- 20 837 accidents routiers de mission ayant entraîné un arrêt de travail (soit un peu moins de 3 % de l'ensemble des accidents avec arrêt)
- 1 492 916 journées de travail perdues dues aux accidents routiers de mission
- Sur l'ensemble de ces accidents, 10 décès et 3 900 accidents du travail avec arrêt impliquant des deux-roues motorisés

*Données obtenues d'après les statistiques de la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) en matière d'accidents du travail relevant du régime général de la Sécurité sociale*

Prévenir le risque routier professionnel consiste à agir sur les déplacements, les véhicules, les communications et les compétences. De nombreux outils sont aujourd'hui disponibles pour aider les entreprises dans la mise en place d'actions de prévention adaptées.

### Principaux outils disponibles concernant la prévention du risque routier

- Un site national dédié : [www.risqueroutierprofessionnel.fr](http://www.risqueroutierprofessionnel.fr) (proposant notamment le téléchargement des guides de bonnes pratiques ainsi que du livre blanc pour un véhicule utilitaire plus sûr)
- Un outil d'évaluation interactif : PEDRO, plan d'évaluation et d'actions des fisques routiers
- «Le risque routier en mission. Guide d'évaluation des risques » (brochure INRS ED 986)
- « Rouler pour le travail. Prévention du risque routier en mission » (DVD-rom INRS DV 0367)
- Série d'affiches de l'INRS

*Voir en fin de dossier une liste plus complète des outils mis à disposition par l'INRS*

## ■ Conduite et santé

Conduire un véhicule fait partie des activités banales de la vie courante... Et c'est une activité professionnelle à part entière pour beaucoup. Prendre le volant fait partie du travail au quotidien dans des secteurs très variés, avec parfois plus de 5 heures de conduite par jour (comme par exemple les livreurs) ou près de 100 000 kilomètres par an (comme pour les commerciaux).

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

### □ Risques physiques

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

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

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

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

### □ Risques liés aux postures de travail

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

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

### □ Risques chimiques

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

Lors du remplissage du réservoir, ils sont également exposés à des vapeurs de carburant ainsi qu'à du benzène (l'essence sans plomb et le gazole peuvent en contenir jusqu'à 1 %). Ces vapeurs d'essence agissent sur le système nerveux et peuvent provoquer des troubles graves de la formule sanguine. Il est à noter que les effluents du carburant diesel et le benzène sont des cancérigènes avérés (pouvant être respectivement à l'origine de cancers du poumon ou de la vessie, et de leucémies).

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

#### □ Risques psychosociaux

Au stress lié aux contraintes professionnelles (organisation du travail, respect des délais...) s'ajoute le stress dû à la conduite elle-même (vigilance permanente, conditions de trafic ou météorologiques...). Conduire pour le travail expose donc à un risque de stress chronique avec ses conséquences sur la santé (dépression, anxiété, troubles du sommeil ou de l'alimentation, ulcères, TMS, maladies cardio-vasculaires, accidents vasculaires cérébraux...). Les risques de violence ou d'agression ne sont pas non plus négligeables dans certains secteurs (transports de fonds ou de cargaisons ayant une valeur marchande importante).

#### □ Dommages corporels en cas d'accident de la route

En 2007, plus de 20 000 accidents du travail sont des accidents de la route. Ces accidents se caractérisent par leur gravité. Environ 2 500 ont entraîné une incapacité permanente et plus de 140 ont été mortels. La route est encore la première cause de décès au travail, avec environ 23 % des accidents mortels.

Elle est également à l'origine d'accidents graves, avec des conséquences humaines et matérielles parfois importantes. Il faut savoir par exemple que la durée moyenne d'un arrêt de travail (pour incapacité temporaire) suite à un accident de la route est de 70 jours, alors que la moyenne est de 50 jours pour l'ensemble des accidents du travail.

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

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

Ainsi, un accident aux conséquences bénignes pour les occupants d'un véhicule de tourisme pourrait s'avérer grave ou mortel dans un véhicule utilitaire dont la charge à bord n'aurait pas été arrimée : sous l'effet du choc, la charge se trouve projetée vers l'avant, blessant ou tuant ainsi les occupants. Un choc à 50 km/heure multiplie par 20 le poids de l'objet propulsé.

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

### ■ Quelques spécificités liées au travail

Conduire pour le travail n'implique pas les mêmes exigences que conduire pour les besoins de la vie courante. La nature et les exigences d'un métier influent sur les risques auxquels s'exposent ceux qui prennent le volant pour le travail, ainsi que sur les prises de décisions lors de la conduite et donc sur la survenue possible d'accidents du travail sur la route.

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

Voici cependant quelques spécificités des accidents de travail sur la route survenus dans deux secteurs d'activité, le commerce et les services.

### Activité de démarchage commercial

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

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

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

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

### Activités de services

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

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

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

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

Signalons enfin qu'une grande partie des véhicules utilisés pour des activités professionnelles sont des véhicules utilitaires légers (plus de 62 % du parc des VUL sont utilisés par des professionnels, soit près de 3,5 millions de véhicules). Ces véhicules parcourent en un an quatre fois plus de kilomètres que les véhicules utilitaires lourds. Plus d'un sur quatre est utilisé dans le secteur de la construction.

Secteurs professionnels utilisant des véhicules utilitaires légers	
Construction	28 % du parc
Commerce	18 %
Agriculture, sylviculture et pêche	13 %
Industrie manufacturière	11 %
Immobilier, location et services aux entreprises	10 %
Transports	4 %

*D'après les chiffres de 2006 publiés en 2008 par le ministère chargé de l'Équipement.*

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

## ■ Pour un usage plus sûr des véhicules en entreprise

Dans une étude de 2007 effectuée auprès de décisionnaires et de responsables de flotte au sein des entreprises, le critère économique est le plus important dans le choix des véhicules d'une flotte. Les équipements de sécurité ne viennent qu'en 4<sup>e</sup> position (derrière les émissions de CO<sub>2</sub>). 40 % des entreprises n'ont pas recensé le risque routier dans le document unique. Parmi celles qui l'ont recensé, plus de 70 % avouent que cela n'a eu aucune influence sur leur politique de flotte.

Dès lors, les actions mises en place pour améliorer la sécurité des salariés sur les routes passent avant tout par la responsabilisation du conducteur (communication et formation), bien plus que par la mise à disposition de véhicules plus sûrs. Concernant les actions de communication sur la prévention des risques, la vitesse, l'alcool et le téléphone portable sont les thèmes les plus souvent abordés.

Comme tous les accidents graves du travail, ceux dus à la route ont des conséquences humaines dramatiques et un impact social et économique lourd pour l'entreprise. Ces accidents ont de plus la particularité d'être visibles pour avoir lieu sur le domaine public, et impliquent souvent des tiers. Ils peuvent faire l'objet d'une couverture médiatique importante et ainsi porter atteinte à l'image de marque de l'entreprise.

La prise en compte et la prévention du risque routier constitue une source de gains pour tous : En préservant la santé et la sécurité de ses salariés, quand ils conduisent pour le travail, l'entreprise répond à ses obligations en matière de santé et sécurité du travail ainsi qu'aux attentes des salariés et des pouvoirs publics. Elle met en œuvre toutes les conditions matérielles, humaines et organisationnelles qui permettent de conduire en sécurité. Cela permet de maintenir les compétences nécessaires à la bonne marche de l'entreprise en préservant le capital humain, et rend l'entreprise attractive.

A l'inverse, l'investissement dans la prévention du risque routier a des conséquences positives pour l'entreprise : diminution de l'absentéisme dû aux arrêts de travail, amélioration de l'organisation des déplacements et des transports, gains de productivité, diminution des dépenses (assurance, réparation et entretien des véhicules)...

## ■ Démarche de prévention

Dans de nombreuses entreprises, certains salariés prennent fréquemment la route pour leur travail, bien que la conduite ne soit pas leur cœur de métier. Des professions aussi diverses que les commerciaux, les cadres, les techniciens de maintenance, les visiteurs médicaux, les ambulanciers, les conducteurs de travaux et les chefs de chantiers du BTP passent une partie importante de leur journée de travail au volant d'un véhicule. Ils sont confrontés aux risques d'accidents de la circulation. De plus, l'activité de conduite, prolongée ou répétée, peut altérer leur santé.

Dans le cadre de l'évaluation des risques professionnels, l'entreprise doit donc prendre en compte les risques inhérents à la conduite au travail. Elle les intègre au document unique. Pour mener des actions de prévention adaptées, l'entreprise peut agir sur l'organisation (travail, déplacements, communications...), les moyens (véhicules, techniques d'échanges ou de communication à distance...) et la gestion des ressources humaines (recrutement, formation, information).

Prévenir le risque routier, c'est commencer par envisager qu'il y a d'autres moyens de déplacements que la voiture (transports en commun, train, avion...)... Il existe donc des intérêts communs entre la prévention du risque routier et une démarche de développement durable.

### □ Evaluer les risques

**L'évaluation des risques constitue le point de départ de la démarche de prévention** qui incombe à tout employeur dans le cadre de son obligation générale de sécurité à l'égard de son personnel.

Les résultats de cette évaluation doivent être transcrits dans **le document unique**. Au-delà du strict respect de l'obligation réglementaire, ce document **doit permettre** à l'employeur **d'élaborer un plan d'action définissant les mesures de prévention appropriées aux risques identifiés** : accidents de la circulation, vibrations, bruit, stress...



*Evaluation des risques, un préalable à l'action*

### Evaluation du risque routier « mission » : principales étapes

#### Evaluation de l'importance du risque

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

#### Définition d'un plan d'actions adapté

Un plan d'actions ciblé doit s'appuyer sur les bonnes pratiques de prévention du risque routier. Il doit également s'inscrire dans la durée pour entraîner un véritable changement dans les pratiques et la culture d'entreprise.

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

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

*« Nous avons de plus en plus de chantiers, de plus en plus éloignés. Cela augmente le temps de conduite de notre personnel. C'est en partant de ce constat que nous avons décidé de faire une analyse des risques liés à la conduite. A travers ce travail, nous avons découvert que certains de nos employés passaient jusqu'à deux ou trois heures par jour derrière un volant, avec des collègues passagers, du matériel ! Nous n'avions pas conscience de cela. »*

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

Pour plus d'informations sur l'évaluation des risques professionnels, consultez notre dossier. La brochure INRS « *Risque routier encouru par les salariés. Comprendre pour agir. Guide d'évaluation* » propose une démarche systématique d'évaluation du risque routier. L'outil PEDRO (*Plan d'évaluation et d'actions des risques routiers*) propose une aide en ligne pour cette évaluation des risques).

#### □ Prévenir l'accident de la route au travail

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

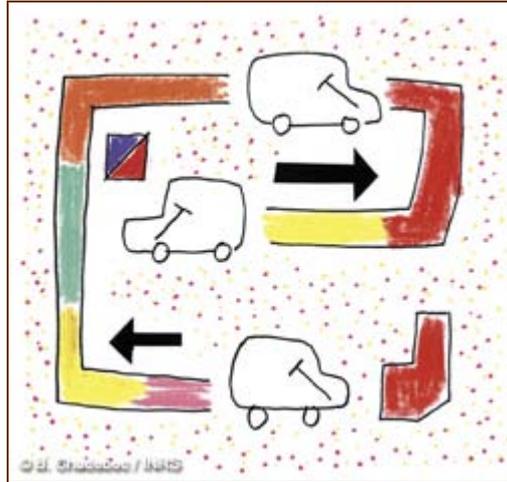
Quatre grands domaines regroupent l'ensemble des problématiques rencontrées par les entreprises :

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

## ■ Déplacements

**La gestion et la programmation globale des déplacements par l'entreprise** (dans le temps, la durée...) **sont un des points clefs de la réduction du risque routier.**

Tout déplacement se prépare depuis l'entreprise, et non au dernier moment, sur la route... Il est nécessaire d'organiser au sein même de l'entreprise la prise des rendez-vous, la planification des tournées, le choix des itinéraires, l'appréciation des distances parcourues, le respect des temps de pause, la gestion des urgences et des retards...



*Gestion et programmation globale des déplacements, un des points clefs de la réduction du risque routier*

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

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

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

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

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

Dans son plan d'action, le chef d'entreprise doit envisager deux axes prioritaires : éviter les déplacements dans la mesure du possible, et réduire l'exposition des salariés en déplacement.

### Pistes opérationnelles de prévention à envisager pour une meilleure gestion des déplacements

#### Eviter les déplacements dans la mesure du possible

- Utilisation des nouvelles technologies de communication (visioconférence, audioconférence, internet, ou messagerie électronique) afin d'éviter certains déplacements et les coûts associés (temps passé, frais de route, hébergement...).
- Regroupement de rendez-vous ou de réunions hors entreprise pour en limiter le nombre.
- Suppression des trajets inutiles par une meilleure préparation des chantiers par exemple.

#### Réduire l'exposition au risque routier lors de déplacements

Quand le déplacement est nécessaire, il importe de choisir le mode de déplacement le plus sûr :

- Recours aux transports collectifs (avion ou train).
- Combinaison de ces transports collectifs avec un déplacement routier (location de véhicule sur place), contribuant à limiter les distances parcourues par les salariés, mais aussi à réduire leur fatigue ou leur stress.
- Respect des règles du Code de la route.
- Planification et rationalisation des déplacements longs.
- Limitation des distances quotidiennes parcourues ou de la durée de conduite, de jour comme de nuit. Il faut notamment penser à respecter les prescriptions réglementaires des temps de conduite et des temps de pause.

- ▬ Prêconisation autant que possible de l'usage de l'autoroute : ce rêsseau est en effet beaucoup plus sûr que les voies nationales ou dêpartementales.
- ▬ Restriction de l'usage des deux-roues à des besoins três spêcifiques



*Se dêplacer en train permet de prêparer sa rêunion sans être exposê au risque routier*

Tout cela peut amener à mettre en place une nouvelle organisation, à dêfinir de nouvelles rêgles au sein de l'entreprise et à repenser des habitudes et des façons de travailler (notamment par une meilleure gestion des urgences et des retards). Les bênefices d'une telle dêmarche sont avêrés en terme de sêcuritê et à plus longue êchéance, d'efficacitê.

Une telle rêflexion peut être menêe en collaboration avec des clients et/ou des fournisseurs habituels. Une dêmarche conjointe de prêvention du risque routier permet :

- ▬ d'optimiser l'organisation des tournêes (importance du rôle du service en charge de la rêgulation pour mieux comprendre l'urgence exprimêe par le client avant de la rêpercuter),
- ▬ de prendre en compte la sêcuritê dans la nêgociation des dêlais de livraison,
- ▬ de mieux coordonner les tâches pour le retrait ou la livraison de marchandises.

#### ■ **Vêhicules**

**Le vêhicule à usage professionnel doit être adaptê à la fois au dêplacement et à la mission à rêaliser.**

##### Critêres d'adaptation d'un vêhicule en fonction de la mission à effectuer

- ▬ Le vêhicule est amênagê et êquipê en fonction des besoins des personnes et/ou des charges à transporter.
- ▬ Il existe une sêparation entre la partie habitacle de conduite et le volume utilisê pour le chargement (transport de matêriaux, de produits, d'outils...).
- ▬ Le volume rêservê au chargement permet un arrimage et une bonne rêpartition des charges.
- ▬ La capacitê/puissance du vêhicule permet de transporter sans risque le chargement. Toute surcharge constitue un facteur important d'aggravation du risque

**Au moment de l'achat ou de la location d'un véhicule, il faut s'assurer que celui-ci est doté des équipements de sécurité** (système de freinage par assistance électronique, airbags, limiteur de vitesse réglable et modulable par le conducteur...), assurant le même niveau de protection des salariés quelle que soit la place occupée dans le véhicule.

*Pour en savoir plus, voir le paragraphe « En pratique : choix d'un véhicule et de son aménagement ».*

Un contrôle de l'état et un entretien régulier des véhicules contribuent à limiter les risques d'accidents sur la route et participent à la sécurité des salariés.



*L'équipement et l'entretien des véhicules sont des facteurs de sécurité*

#### Maintenance d'une flotte de véhicules

*« La même fourgonnette sert, selon les besoins, à une demi-douzaine de personnes. Le résultat, c'est que la maintenance n'est jamais faite. On considère toujours que c'est l'autre qui s'en chargera... » (témoignage d'un chauffeur dans une PME)*

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

- désignation d'un responsable du parc,
- planification des entretiens des véhicules,
- suivi quotidien de l'état du parc,
- mise en place d'un carnet d'entretien pour chaque véhicule à la disposition de l'utilisateur.

Les utilisateurs des véhicules doivent être encouragés à signaler tout dysfonctionnement. Pour être efficace, cette remontée d'informations doit être organisée et formalisée selon un circuit établi (fiches d'observations, demandes d'interventions...). Les règles d'entretien doivent être définies par l'entreprise. La périodicité des contrôles doit être adaptée aux conditions d'utilisation des véhicules.

Certaines entreprises optent pour la location longue durée de véhicules, même pour de petites flottes. Cela permet de proposer des véhicules récents avec un excellent niveau d'équipements et garantit un suivi technique plus rigoureux.

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

### ■ Communications lors des déplacements

Le téléphone mobile est devenu tellement familier que l'entreprise se doit d'en organiser l'utilisation dans le cadre professionnel, notamment sur la route.

#### Communications dans une entreprise de nettoyage industriel : témoignage de la direction

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

**Il est nécessaire d'instaurer un protocole de communication qui permette aux salariés en mission de rester en liaison avec leur entreprise et leurs clients, sans mettre en danger leur sécurité sur la route. Ce protocole doit répondre aux besoins de l'entreprise tout en accordant la priorité à la sécurité du salarié.** C'est un document connu du salarié, qui précise dans quelles conditions ce dernier devra utiliser son téléphone portable lorsqu'il est en mission.



*Le protocole de communication permet au salarié de rester en contact avec son entreprise ou ses clients sans prendre de risque sur la route*

#### Idées à développer pour l'élaboration d'un protocole de communication

- ▬ Rappel des risques d'accidents liés à l'utilisation du téléphone portable au volant
- ▬ **Communications quand le véhicule est à l'arrêt uniquement**
- ▬ Enregistrement d'un message d'accueil sur la messagerie
- ▬ Renvoi automatique des appels
- ▬ Fixation de plages d'appels sur les temps de pause de conduite

En cas d'accident d'un collaborateur en mission, c'est le chef d'entreprise qui pourrait être mis en cause en l'absence de l'adoption d'un protocole de communication.

### Interdire l'utilisation du téléphone au volant

Téléphoner au volant déconcentre le conducteur et le détourne de sa tâche de conduite. De nombreuses études montrent que téléphoner en conduisant accroît les risques d'accident, y compris avec un kit « mains libres ».

**Il est donc recommandé aux entreprises de proscrire l'utilisation du téléphone au volant d'un véhicule, quel que soit le dispositif technique utilisé. Ces prescriptions ont toute leur place dans un protocole de communication étudié au sein de l'entreprise et connu de l'ensemble des salariés.**



#### ■ Compétences

Les véhicules utilisés pour l'exercice d'un métier ont des caractéristiques très variables et nécessitent l'acquisition ou la maîtrise de compétences spécifiques. Il peut s'agir de véhicules utilitaires transportant des charges lourdes ou de minibus permettant de conduire plusieurs salariés de l'entreprise... De plus, effectuer des dizaines de milliers de kilomètres par an pour son travail, dans des conditions parfois difficiles (pluie, verglas, mauvaise visibilité...), demande aussi des compétences particulières.

En tout état de cause, avant de confier au salarié la conduite d'un véhicule, **l'entreprise doit vérifier qu'il possède bien un permis de conduire en cours de validité, correspondant au véhicule qui lui est confié.** Un simple permis B suffit au plan réglementaire pour conduire un véhicule de moins de 3,5 tonnes ; toutefois cette situation n'est pas satisfaisante sur le plan de la prévention.

**De nombreuses entreprises ont mis en place une formation complémentaire** pour les salariés les plus exposés au risque routier.

#### Comment mettre en place une formation complémentaire à la conduite ?

- ▬ Faire un bilan des compétences des salariés amenés à conduire un véhicule
- ▬ Définir les besoins en formation complémentaire à la conduite de l'entreprise
- ▬ Choisir l'organisme de formation correspondant aux besoins de l'entreprise  
*La formation à la conduite ne sera efficace que si elle est adaptée au métier : type de véhicule, kilométrage parcouru, techniques d'arrimage des charges et conditions de conduite en charge, manœuvres...*
- ▬ Mettre en place les financements nécessaires
- ▬ Etablir un plan de formation pluriannuel et le suivre dans le temps

*Une telle formation peut être accompagnée d'une formation aux premiers secours, permettant de limiter les conséquences d'accidents déjà survenus.*

Ces dispositions n'auront d'intérêt que si l'entreprise prévoit un dispositif permettant un suivi régulier et une mise à jour des qualifications des salariés.

#### □ Prendre en compte les autres risques liés à la conduite

Au-delà des risques d'accidents corporels, l'activité de conduite expose à de nombreux autres risques. Ils ne doivent pas être négligés dans une démarche de prévention, surtout dans les secteurs où la conduite de véhicules est une part importante de l'activité professionnelle... Après avoir été évalués, ils doivent donc faire l'objet de mesures de prévention spécifiques. Voici quelques pistes de prévention pour mieux les prendre en compte.

Prévention des principaux risques (autres que l'accident) liés à la conduite de véhicule		
Risque	Sources d'exposition possibles	Exemples de prévention
Vibrations	Conduite sur chaussée déformée Conduite sur chantiers	Suspension renforcée Siège anti-vibratile Siège ergonomique
Bruit	Conduite fenêtre ouverte	Climatisation
	Chargement bruyant	Cloison de séparation pleine Calage et arrimage des charges
Risques chimiques	Pollution urbaine Gaz d'échappement	Filtre spécifique sur l'alimentation d'air
	Emanations, vapeurs, fuites provenant du chargement	Cloison de séparation pleine entre l'habitacle et le chargement Ventilation de la zone de chargement Conditionnement hermétique du chargement
Gestes répétitifs	Embrayage/débrayage, changement de vitesse en circulation urbaine	Boîte de vitesse automatique
Position statique prolongée	Longs trajets Attentes prolongées	Pauses dynamiques Organisation des tournées et/ou déplacements
Stress	Contraintes horaires de livraison ou de rendez-vous	Organisation du travail Optimisation de la répartition des tournées Mise en place d'un filtre entre le client et le conducteur (dipatch, hotline)
	Densité du trafic ou conditions de conduite dégradées (pluie, brouillard, chaussée glissante, véhicule en mauvais état...)	Préparation des déplacements, en prenant en compte l'état du trafic et les conditions météorologiques Choix de l'itinéraire
Chaleur	Conduite au soleil l'été	Climatisation Mise à disposition de boissons fraîches

## ■ En pratique : choix du véhicule et de son aménagement

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

Notre animation « Conduire pour le travail. Le colis » illustre les éléments clés à avoir à l'esprit en ce qui concerne l'adéquation du véhicule à la charge à transporter et l'arrimage de la charge.

### □ Critères minimums

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

Equipement minimal de sécurité d'un véhicule utilitaire léger
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Maîtrise de trajectoire</b> : ESP (programme de stabilité électronique)/ABS/AFU (assistance au freinage d'urgence)</li> <li>- <b>Airbags</b> (conducteur et passager)</li> <li>- <b>Dispositifs de retenue de charge</b> : cloison de séparation entre l'habitacle de conduite et le volume utilisé pour le chargement, points d'arrimage</li> <li>- Aménagement adapté (voir les 5 questions clés pour définir vos besoins)</li> <li>- <b>Dispositif de surveillance de pression des pneus</b> (TPMS)</li> </ul>

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

Des équipements complémentaires pour améliorer la sécurité et les conditions de travail	
Sécurité	Conditions de travail et confort
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiteur de vitesse</li> <li>- Radar de recul, aide à la manœuvre</li> <li>- Rétroviseurs électriques grand angle</li> <li>- Témoin de surcharge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aide à la navigation</li> <li>- Boite de vitesse automatique</li> <li>- Climatisation</li> <li>- Siège et volant réglables</li> </ul>

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

5 questions préliminaires à se poser pour choisir l'ensemble aménagement/véhicule	
Quels sont les outils nécessaires à l'exercice du métier ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nature : appareils de levage manutention, outillage à main...</li> <li>- conditionnement : sur remorque, en vrac, caisse à outil, mallette d'origine...</li> <li>- dimensions : longueur, largeur, épaisseur, poids...</li> <li>- contraintes de transport : fragilité, haut/bas...</li> <li>- quantité</li> </ul>
Quels sont les pièces et matériaux nécessaires à l'exercice du métier ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nature : toxique, pulvérulent, inflammable, périssable...</li> <li>- conditionnement : sur remorque, en vrac, boîte...</li> <li>- dimensions : longueur, largeur, épaisseur, poids...</li> <li>- contraintes de transport : fragilité, haut/bas...</li> <li>- quantité</li> </ul>
Quelles sont les sources d'énergies autonomes nécessaires ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nature : eau, électricité, air comprimé, gaz, groupe froid...</li> <li>- caractéristiques : pression, volume, puissance, tension...</li> </ul>
Dans quelles conditions circule le véhicule ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nature des parcours : porte à porte, tournée, mission...</li> <li>- réseaux empruntés : urbain, autoroute, chantier...</li> <li>- spécificités météo locales : chaleur, neige, brouillard, vent...</li> <li>- horaires : jour, nuit</li> </ul>
Quel est le conducteur et l'effectif transporté ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conducteur : compétences, permis (EB si remorque de plus de 750 kg), aptitude...</li> <li>- Passagers : nombre, bagages...</li> </ul>

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

#### ▣ Cas du transport de charges

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

En cas de choc ou de freinage brutal, la charge, si elle n'est pas rangée ou arrimée, est propulsée vers l'avant du véhicule. Non seulement elle peut être endommagée, mais elle peut blesser gravement ou tuer le conducteur. Il faut savoir qu'un choc à 50 km/heure multiplie par 20 le poids de l'objet propulsé.

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

Quelles charges arrimer et comment faire ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tout ce qui se porte à plus de deux mains doit s'attacher.</li> <li>- Tout ce qui se porte à une ou deux mains doit se ranger.</li> <li>- Tout ce qui est léger et non dangereux peut se poser à l'arrière du véhicule.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attacher avec des sangles fixées sur les parois latérales du VUL, ou plus simplement avec un filet fixé au plancher du véhicule.</li> <li>- Ranger dans des casiers, des tiroirs ou des coffres.</li> <li>- Poser en vrac dans le véhicule les petits objets qui, même s'ils étaient propulsés, ne présentent pas de danger (bleu de travail, bottes, gants...).</li> </ul>

## ■ Contexte réglementaire

### □ Accident du travail et accident de mission

**Les accidents routiers survenus en mission sont des accidents de travail** : « est considéré comme accident de travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail, qu'il se passe sur le lieu du travail habituel ou non, ou pendant le déplacement nécessaire à l'exécution de ce travail ». (article L. 411-1 du Code de la Sécurité sociale)

Définition de l'accident de mission
L'accident de mission est un accident qui a lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution de son travail.

### □ Responsabilité du salarié

Le conducteur salarié est considéré sur l'espace public comme un conducteur : il est tenu de respecter le Code de la route. En cas d'infraction au Code de la route ou en cas d'accident corporel qu'il aurait occasionné, sa responsabilité pénale peut être engagée. Il devra respecter les termes du protocole de communication établi s'il existe, et respecter les consignes de son chef d'entreprise données avant le déplacement.

En tout état de cause, le salarié devra respecter les prescriptions du Code de la route en matière d'usage du téléphone portable : l'usage d'un téléphone mobile tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est une infraction sanctionnée par une contravention et un retrait de deux points du permis de conduire (article R. 412-6-1 du Code de la route).

### □ Responsabilité du chef d'entreprise

Le chef d'entreprise est tenu à une obligation de sécurité vis-à-vis du salarié (article L. 230-2 du Code du travail), y compris quand celui-ci est en mission à l'extérieur de l'entreprise. Il doit dans ce cas prendre toutes les mesures de prévention pour que le salarié puisse se déplacer et travailler en toute sécurité.

Les actions entreprises (mesures de prévention, information et formation) doivent résulter d'une évaluation préalable des risques professionnels, dont le risque routier en mission.

En l'absence d'un protocole de communication, le chef d'entreprise doit impérativement rappeler qu'il est strictement interdit de se servir d'un téléphone portable pendant la conduite d'un véhicule.

La responsabilité pénale du chef d'entreprise pourra être engagée s'il est établi un défaut de mesures de prévention de sa part à l'origine d'un accident de la route. On peut citer notamment le cas où l'accident serait dû au défaut d'entretien du véhicule, ou à la charge de travail du conducteur (longs trajets, absence de pause).

### □ Le risque routier dans le document unique

Pour assurer la sécurité et la santé des travailleurs, le Code du travail fait obligation à l'employeur de réaliser une évaluation des risques et formaliser les résultats de cette évaluation dans un document unique. Le risque routier est un risque professionnel à part entière qui doit être intégré dans ce document.

L'importance du risque routier en terme de fréquence et de gravité peut-être appréhendée en s'appuyant sur les chiffres d'accidents de la route, corporels et matériels, mais aussi sur l'évaluation du kilométrage parcouru par les salariés, sur l'expérience des conducteurs et leur vécu des situations « à risque », ou encore sur des statistiques de la profession.

Le document unique doit permettre de déterminer, sur la base des principes généraux de prévention, les mesures les plus adaptées pour réduire le risque routier et de définir un calendrier de mise en place des mesures et de leur suivi.