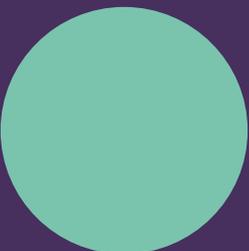
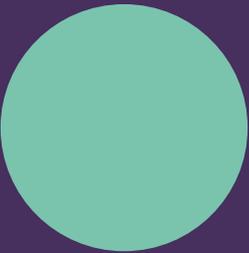
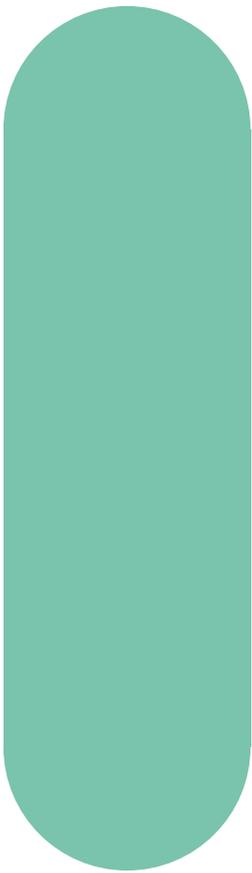


Le risque routier

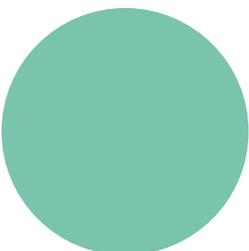
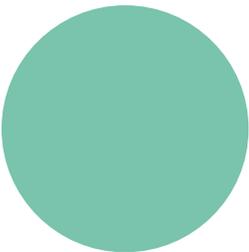
Les déplacements pour le travail

L'essentiel sur





Brochure INRS élaborée par A.-S. Valladeau,
E. Veretout et L. Capitaine



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).

© INRS, 2024.
Edition : Katia Bourdelet (INRS)
Conception graphique : Julie&Gilles
Illustrations et mise en pages : Valérie Latchague-Causse

Qu'est-ce que le risque routier professionnel ?

Le risque routier professionnel recouvre l'ensemble des risques auxquels est exposé un travailleur lorsqu'il conduit sur la voie publique un véhicule ou un engin, quel qu'il soit : voiture particulière, véhicule utilitaire léger, poids lourd, deux-roues motorisé, vélo, EDP-m¹... pour les besoins de son travail.

Le risque principal est celui de l'accident de circulation, mais conduire expose également à d'autres risques tels que vibrations, fatigue, stress ou inhalation de gaz d'échappement.

À retenir : lors de la conduite pour les besoins de son activité professionnelle, le travailleur est exposé au risque routier, cela constitue un risque professionnel à part entière. Et même si le salarié se trouve en dehors des locaux de l'entreprise et doit respecter le Code de la route, il reste sous la responsabilité du chef d'entreprise, qui a l'obligation de garantir la santé physique et mentale ainsi que la sécurité de ses employés. L'employeur doit donc traiter ce risque professionnel comme n'importe quel autre, c'est-à-dire identifier, analyser puis évaluer le risque et les conditions d'exposition des salariés, et mettre en place un plan d'actions de prévention.



1. Engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, gyroroue, gyropode, skateboard électrique, hoverboard...).

On distingue :

- **Le risque routier « mission »** : il concerne les déplacements effectués pendant le temps de travail et nécessaires à l'exécution de ce dernier : intervention technique, visite clientèle, réunion sur un autre site... Le travailleur est sous l'autorité de l'employeur.
- **Le risque routier « trajet »** : il concerne les déplacements effectués entre le domicile du travailleur et son lieu de travail habituel. Il inclut les détours réguliers nécessaires à la vie courante (chercher les enfants à l'école...), ainsi que les déplacements entre le lieu de travail et celui de restauration. Le travailleur n'est pas sous l'autorité de l'employeur.



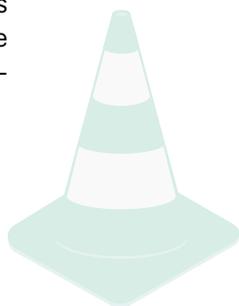
Quelles conséquences suite à un accident de la route ?

Le risque routier – mission ou trajet – est la première cause de décès liés au travail, avec chaque année environ 500 décès parmi les travailleurs, mais aussi 4 500 blessés graves subissant une incapacité temporaire de travail moyenne de 89 jours.

Conduire pour son travail expose le travailleur principalement à un risque d'accident de la route. Quand il se produit, celui-ci a des conséquences à la fois pour le travailleur et pour l'entreprise.

Outre les conséquences pour la victime, un accident grave ou mortel survenant en mission a aussi des **conséquences économiques pour l'entreprise**. Il entraîne des dommages matériels, un traumatisme collectif, des pertes de productivité ; il engendre des impacts sur son image, voire sur sa pérennité.

En mission, un accident de la route met en jeu les responsabilités pénale et civile de l'employeur ; elles seront engagées si, en cas d'accident d'un salarié, il est établi que l'employeur n'avait pas mis en place les mesures de prévention du risque routier attendues. Même en cas de simple infraction d'un conducteur salarié, la responsabilité de l'employeur peut être engagée.



Qui est concerné par le risque routier ?

Conduire un véhicule ou un engin dans le cadre de son travail expose au risque routier, mais tout le monde n'y est pas exposé à la même fréquence. Un commercial, un technicien de maintenance ou une aide à domicile sont très exposés car souvent au volant de leur véhicule. D'autres, comme un assistant allant parfois déposer des courriers à la poste, ou une personne se rendant ponctuellement à une formation ou à un rendez-vous extérieur, sont eux aussi exposés au risque routier, qui est moindre mais pas nul.

De ce fait, **toutes les entreprises sont concernées par le risque mission** dès qu'un salarié conduit pour son travail, quelle que soit leur activité, **que la conduite soit leur activité principale ou pas.**

Au sein de l'entreprise, l'encadrement, le chargé de prévention, les instances représentatives du personnel et le service de prévention et de santé au travail (SPST) sont des interlocuteurs privilégiés sur le sujet.

Et pour le trajet ?

Toutes les entreprises sont concernées, quel que soit leur secteur d'activité. Tous les salariés sur leur trajet domicile-travail ou le trajet lieu de travail-lieu de restauration habituel, quel que soit le mode de transport routier, sont exposés au risque routier.

Il est donc pertinent de proposer des actions de prévention des risques d'accidents de trajet sur les mêmes principes que ceux qui guident la prévention des accidents du risque routier en mission.

Quelles mesures de prévention mettre en place ?

La démarche de prévention s'appuie, comme pour tous les risques professionnels, sur l'analyse des activités, l'évaluation des risques et la mise en place d'actions de prévention :

- L'évaluation du risque routier **mission** est intégrée dans le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) et permet de définir un plan d'actions de prévention qui vise la suppression des expositions et la réduction du risque.
- L'évaluation du risque routier **trajet** fait l'objet d'un support dédié, dans le plan de mobilité ou dans l'accord des négociations annuelles obligatoires. Il n'est pas requis d'intégrer cette évaluation du risque routier trajet dans le DUERP.

Agir sur les communications au volant

De plus en plus de véhicules sont équipés d'interfaces communicantes qui mêlent GPS, téléphone, messageries écrites, etc. Ce sont des distracteurs dont l'utilisation est source de plusieurs perturbations :

- une perturbation sonore quand l'appareil sonne et émet des notifications,
- une distraction visuelle liée à la lecture des informations qui s'affichent sur l'écran,
- une altération de la capacité d'attention : la charge mentale pour la conversation téléphonique, la lecture et la rédaction des messages parasite celle de la conduite,
- une distraction manuelle liée à l'utilisation de l'appareil.



Bon à savoir

- À 50 km/h, un conducteur qui quitte la route des yeux pendant 4 secondes conduit à l'aveugle sur environ 60 mètres !
- Une conversation téléphonique, même sur haut-parleur, multiplie par 3 le risque d'accident et la rédaction d'un message le multiplie par 23 !

Pour limiter les risques, l'employeur doit mettre en place **un protocole de communication** connu des employés et des interlocuteurs extérieurs (clients, fournisseurs, etc.).

Par ce moyen, l'employeur :

- interdit l'usage du téléphone au volant, y compris en mode mains libres,
- demande que les salariés au volant mettent leur smartphone sur messagerie, coupent les notifications et l'utilisent uniquement pendant les pauses,
- informe les interlocuteurs extérieurs que le travailleur ne répond pas pendant la conduite,
- sensibilise à l'importance du paramétrage du GPS à l'arrêt et encourage le guidage audio.

Et pour le trajet ?

Les bonnes pratiques définies pour le risque routier mission s'appliquent lors des trajets. Par exemple, l'employeur ne reprochera pas à un salarié retardé sur la route pour venir au travail de ne pas l'avoir appelé de sa voiture pour le prévenir !

Agir sur l'organisation des déplacements

Se déplacer pour le travail est une activité professionnelle ; c'est donc à l'employeur, et pas seulement au travailleur, de l'organiser.

Pour **éviter ou limiter les déplacements**, l'entreprise peut s'équiper en systèmes d'audio ou visio-conférence, organiser différemment les tournées ou les secteurs géographiques...

En cas de déplacement, il faut privilégier les transports en commun. En cas d'utilisation d'un véhicule, favoriser les itinéraires les plus sûrs et non les plus courts, et intégrer le temps de conduite dans le temps de travail, en évitant la conduite de nuit. Il faut autant que possible limiter le déplacement en deux-roues.



Il est nécessaire de laisser du temps aux salariés pour la **planification et la préparation des déplacements** : préparer les itinéraires en tenant compte des temps de chargement/déchargement, de la fatigue et des temps de pause. Il faut encourager le report d'un déplacement si les conditions climatiques sont dégradées.



Et pour le trajet ?

Un employeur peut contribuer à limiter l'exposition des salariés sur leur trajet entre le domicile et le travail : par exemple, en donnant la possibilité de faire du télétravail, en proposant des prises de poste sur des plages horaires élargies, et non des heures fixes, pour éviter le stress au volant, et en participant aux frais des abonnements aux transports en commun au-delà de son obligation légale.

Agir sur les véhicules

Il est préférable que l'employeur mette à disposition des salariés une flotte de véhicules dont il gère directement le choix et l'entretien :

- en fournissant des **véhicules adaptés aux missions** (gabarit, motorisation, pneus hiver, équipements de sécurité et de confort adéquats) ; une bonne solution peut être la location longue durée qui permet de renouveler plus fréquemment les véhicules,
- en organisant un **entretien** régulier et formalisé, avec des points de contrôle à chaque utilisation pour les véhicules utilisés par plusieurs conducteurs.

Il faut penser à allouer du temps pour l'entretien du véhicule aux travailleurs utilisant régulièrement leur **véhicule personnel en mission**, et éventuellement participer au financement de cet entretien pour en garantir la qualité.

Attention au transport de charges ! Il faut veiller à l'aménagement du véhicule avec un espace dédié et cloisonné, au calage et à l'arrimage, et à éviter les surcharges.

Pour plus d'informations, consulter notre site Web : www.inrs.fr/risques/routiers/choix-vehicule.html



Et pour le trajet ?

L'entreprise peut sensibiliser à l'entretien des véhicules, par exemple en organisant des journées de diagnostic technique, et aider au financement du changement de voiture. Elle peut aussi prendre en charge l'entretien des équipements de sécurité pour les vélos, et mettre à disposition sur son site des systèmes de contrôle de pression et de gonflage des pneumatiques.

Agir sur les compétences

L'employeur doit contrôler la validité des **permis de conduire** à l'embauche des salariés amenés à conduire en mission. Il peut aussi renouveler ces contrôles de manière périodique, et doit rappeler aux salariés de le prévenir en cas de suspension ou d'invalidation de leur permis de conduire.

Il est possible d'organiser des **formations** post-permis, des stages de conduite ou des formations de perfectionnement qui permettent d'entretenir les compétences des conducteurs, notamment pour les utilisateurs de deux-roues, motorisés ou non.

L'employeur doit inscrire le risque routier dans les fiches de poste concernées et organiser, avec le service de prévention et de santé au travail (SPST), les visites médicales nécessaires.

Il a aussi intérêt, en lien avec le SPST, à sensibiliser les salariés qui conduisent aux questions de sommeil, prise de médicaments et, bien sûr, d'alcool et de stupéfiants.

Et pour le trajet ?

L'employeur peut communiquer régulièrement à l'intention de tous les salariés (par le biais d'affiches, de réunions. . .) sur les questions d'hygiène de vie et leurs impacts sur la conduite. Il peut proposer des actions de formation : remise à niveau aux règles du Code de la route, stages de conduite automobile, stages de conduite en sécurité des vélos et autres engins.





Pour en savoir plus

- Dossier Web « Risque routier », INRS, consultable sur www.inrs.fr
- Le risque routier en mission. Guide d'évaluation des risques. ED 6329, INRS
- Site Web « Risque routier pros », Assurance maladie-Risques professionnels, consultable sur www.risqueroutierpros.fr

Le risque routier est un risque professionnel qui concerne tous les secteurs d'activité et tous les salariés se déplaçant pour les besoins de leur travail. Prévenir ce risque consiste à agir sur différentes dimensions : les déplacements, les communications, l'état des véhicules et les compétences des salariés à la conduite.

L'objectif de cette collection est de vous donner les clés pour construire une démarche de prévention des risques professionnels.



Institut national de recherche et de sécurité
pour la prévention des accidents du travail
et des maladies professionnelles
65, boulevard Richard-Lenoir 75011 Paris
Tél. 01 40 44 30 00 • info@inrs.fr

Édition INRS ED 6545

1^{re} édition | novembre 2024 | 3 000 ex. | ISBN 978-2-7389-2928-0

L'INRS est financé par la Sécurité sociale
Assurance maladie / Risques professionnels

www.inrs.fr

