

# LE RISQUE ROUTIER AU TRAVAIL



*Nicolas MARTINS SUZANO  
Pierre Luc DREVET  
Guy GERVASI*

# SOMMAIRE

1 - INTRODUCTION .....	3
2 - UN DISTINGO .....	4
3 - REGLEMENTATION.....	5
3.1 Définitions .....	5
3.1.1 L'accident de mission.....	5
3.1.2 L'accident de trajet.....	5
3.2 Les codes applicables.....	6
4 - EVALUATION DES RISQUES.....	7
5 - PREVENTION .....	9
5.1 Risques routier en mission .....	9
5.2 Risques routier trajet.....	10
6 - LES DEUX ROUES .....	13
7 - LOCATION LONGUE DUREE .....	15
8 - CONCLUSION .....	16
ANNEXES .....	17
BIBLIOGRAPHIE.....	23

# 1- INTRODUCTION

Le risque routier est aujourd'hui le premier de tous les risques professionnels quant au nombre de décès provoqués.

En effet, sur 3 morts liés au travail, 2 personnes se tuent sur la route, ainsi chaque année plus de 300 salariés sont victimes d'accidents pendant leur mission.

Environ 88% des accidents mortels sur le trajet sont des accidents routiers et 22% des accidents mortels de travail sont des accidents routiers.

L'accident de circulation est à la fois un accident de travail et un accident de la route.

Sont principalement exposés les personnels itinérants comme les chauffeurs routiers, les commerciaux, les salariés des chantiers du BTP, les technico-commerciaux, les visiteurs médicaux, les livreurs, les coursiers,...

Les accidents de trajet ou lors des déplacements professionnels représentent un tiers des déclarations d'accidents mortels du travail. Ces risques engendrent des coûts humains et économiques importants. C'est pourquoi ils constituent des priorités en termes de prévention.

Chaque année, plus de 600 salariés sont tués dans des accidents de trajet ou de mission. C'est dire tout le poids social et économique des accidents routiers professionnels. Leur réduction constitue en conséquence un enjeu essentiel (*chiffres 2008 CRAM Languedoc Roussillon*).

# 2- UN DISTINGO

Un grand nombre de salariés passent une grande partie de la journée au volant d'un véhicule, dans le cadre d'une mission qu'ils effectuent pour leur entreprise. Dirigeants, cadres, techniciens et ouvriers, se déplacent dans le cadre de leur travail ou pour des missions, alors que la conduite n'est pas leur métier. Ces salariés sont exposés à un risque d'accident de la route. L'accident routier du travail est à la fois un accident du travail et un accident de la route.

La branche AT/MP est compétente pour l'aspect « accident du travail ».

En revanche, la gestion de l'accident de la route obéit à des règles de droit générales, qui découlent en particulier du code de la route. Dans ce domaine la branche AT/MP n'a pas de compétence particulière. Cependant, il paraît nécessaire de rappeler la règle de droit, car elle n'est pas sans conséquences dans la relation employeurs / salariés.

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

## ■ Risque mission

Un accident de mission est un accident qui a lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail. C'est un accident de travail... Mais dans ce type d'accident, il y a 2 types de responsabilités :

- celle du conducteur qui doit respecter le code de la route,
- celle du chef d'entreprise responsable de la sécurité liée à l'état du véhicule et à la tâche accomplie par l'employé.

## ■ Risque Trajet

Domicile-entreprise et inversement. Un accident de trajet est un accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail ou entre le lieu de travail et le lieu de restauration habituel.

Si sur ce type de parcours, un accident survient, il est considéré comme un accident du travail.



# 3- REGLEMENTATION

## 3.1 : Définitions

### 3.1.1 : Accident de mission

Selon l'article L411-1 du code de la sécurité sociale créé par [Décret 85-1353 1985-12-17 art. 1 JORF 21 décembre 1985](#), est considéré comme accident du 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.

En application de la jurisprudence, 3 conditions complètent les règles légales :

- une action soudaine a provoqué une ou plusieurs lésions,
- l'accident est intervenu pendant le temps de travail et sur le lieu de travail,
- un rapport de cause à effet existe entre l'accident et les lésions. à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprise.

### 3.1.2 : Accident de trajet

Selon l'article L 411-2 du code de la sécurité sociale, modifié par [Loi n°2001-624 du 17 juillet 2001 - art. 27 JORF 18 juillet 2001](#) est considéré comme accident du travail, l'accident survenu sur le trajet d'aller et de retour entre :

- la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où le travailleur se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu de travail;
  - le lieu de travail et le lieu où le travailleur prend habituellement ses repas (cantine, restaurant..),
- et, dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel et étranger aux nécessités essentielles de la vie courante et indépendant de l'emploi. Ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un co-voiturage régulier.

En application de la jurisprudence, quatre conditions complètent les règles légales :

- la résidence du salarié doit présenter un caractère stable,
  - le lieu de prise des repas doit être le lieu habituel,
  - l'itinéraire doit être le plus court, le plus commode ou logique,
  - l'interruption ne doit pas être provoquée par l'intérêt personnel.
- L'itinéraire reconnu entre le domicile du salarié et son lieu de travail inclut le détour pour un acte de la vie courante (acheter du pain), mais en aucun cas celui lié à un motif personnel (aller au cinéma).

Incorporer l'évaluation du risque routier dans le « document unique » tel que le prévoit le décret n°2001-1010 du 5 novembre 2001 en y associant le CHSCT quand il existe, les salariés.

# 3- REGLEMENTATION

## 3.2 : Les codes applicables

**Décret n°2001-1010 du 5 novembre 2001** : réalisation du document unique

Code du travail : [article L4121-3](#) : obligation de l'employeur de réaliser l'évaluation des risques professionnels pour la santé et la sécurité des travailleurs (Légifrance)

Code de la route :

- Dispositions générales relatives à la circulation routière et applicables à tous les usagers de la route ([art. R.2 à R.53-3](#))
- Dispositions spéciales applicables aux véhicules automobiles y compris les trolleybus et aux ensembles de véhicules ([art. R.54 à R.137](#))
- Dispositions spéciales applicables aux véhicules et appareils agricoles, aux matériels de travaux publics et à certains engins spéciaux ([art. R.138 à R.168](#))
- Dispositions spéciales applicables aux motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur et à leurs remorques ([art. R.169 à R.187](#))
- Dispositions spéciales applicables aux cycles et aux cyclomoteurs et à leurs remorques ([art. R.188 à R.200-1](#))

Selon l'article [L.4121-1](#) du code du travail,

*“Le chef d'établissement prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs de l'établissement, y compris les travailleurs temporaires.*

*Ces mesures comprennent des actions de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, ainsi que la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés (...).”*

Le chef d'établissement met en œuvre ces mesures sur la base des principes généraux de prévention suivants :

- éviter les risques,
- évaluer ceux qui ne peuvent être évités,
- combattre le risque à la source,
- adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail, le choix des équipements et des méthodes de travail, en vue notamment de limiter le travail monotone et le travail cadencé, et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé,
- tenir compte de l'état d'évolution des techniques,
- remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou moins dangereux,
- planifier la prévention en y intégrant dans un ensemble cohérent la technique, l'organisation du travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants,
- prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle,
- donner les instructions appropriées aux travailleurs.

L'article [L.4122-1](#) complète cet article en y intégrant la dimension formation des salariés dans les principes généraux de la prévention.

# 4- EVALUER LES RISQUES

L'évaluation des risques professionnels (EvRP) consiste à identifier et classer les risques dans l'entreprise en vue de mettre en place des actions de prévention pertinentes.

C'est l'étape initiale d'une politique de santé et de sécurité au travail.

Aux termes de [L.4122-3](#) du code du travail, l'obligation générale de sécurité qui incombe à l'employeur doit le conduire à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs.

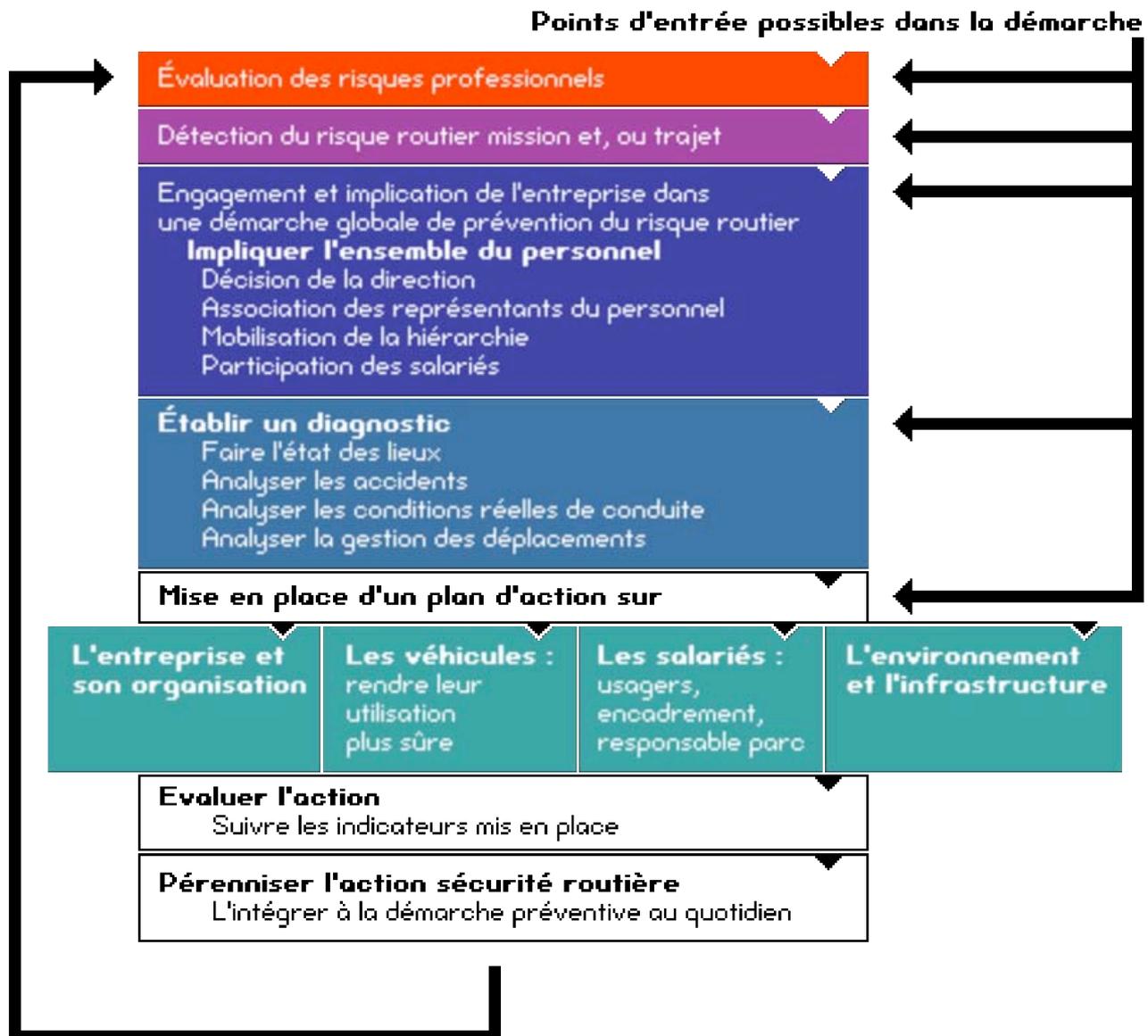
Cette disposition générale du code du travail prévoit la mise en œuvre de mesures de prévention, fondées sur des principes généraux qui peuvent aider et guider l'employeur dans sa démarche globale de prévention.

- 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...);
- Identification des salariés exposés ;
- Examen des motifs et caractéristiques des missions. Analyse des accidents de mission survenus au cours des dernières années (accidents matériels et corporels, coûts directs ou indirects) ;
- Analyse de la gestion du parc.



# 4- EVALUER LES RISQUES

Principe de la démarche de prévention du risque routier encouru par les salariés.



1. Intégrer l'évaluation du risque routier dans la démarche globale d'évaluation des risques professionnels.
2. Engager une démarche de prévention proportionnelle à cette évaluation.
3. Préparer les étapes d'implication de l'ensemble du personnel et de diagnostic : ce sont les clés de la réussite de la démarche.
4. Mener des actions dans les 4 domaines : l'organisation du travail et des déplacements, les véhicules, les salariés, l'environnement et communiquer sur ces actions.
5. Les partenaires sociaux ont adoptés 2 textes sur la prévention du risque routier en mission (adopté le 5/11/03) et sur la prévention du risque routier en trajet (adopté le 28/01/04) qui constituent désormais des guides de bonnes pratiques pour l'évaluation et la prévention du risque routier encouru par les salariés, dans le respect des principes généraux de prévention.
6. Évaluer les actions mises en place et les corriger si nécessaire.

# 5- PREVENTION

## 7. Engager les actions dans la durée.

### 5.1 : Risque routier en mission

#### ■ **L'évitement du risque**

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

#### ■ **La réduction de l'exposition au risque**

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

#### ■ **Des véhicules appropriés**

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

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

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

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

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

Lors de l'usage d'un véhicule automobile, la préparation du déplacement permet une meilleure prévention du risque en mettant en œuvre notamment les mesures suivantes : une organisation du travail qui réduit l'exposition au risque en rationalisant les déplacements effectués lors des missions afin d'en limiter l'ampleur, un calcul du temps de déplacement qui s'appuie sur des données intégrant les paramètres de sécurité (en particulier les temps de repos nécessaires lors de déplacements longs) et qui ne soit pas incompatible avec le respect des règles du code de la route par le salarié, la prise en compte de l'état des routes (par exemple travaux) et des conditions météorologiques, en fonction des informations communiquées par les autorités compétentes, la préconisation d'itinéraire qui encourage chaque fois que cela est possible l'usage des voies autoroutières. *(Les autoroutes sont 3.9 fois moins dangereuses que les routes nationales : source (DSCR / taux de tués pour 100 millions de Km parcourus)*

# 5- PREVENTION

- **Un protocole pour communiquer en sécurité**

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

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

- **Des salariés ayant acquis les compétences nécessaires pour conduire en sécurité**

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

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

## 5.2 : Risque routier trajet

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

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

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

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

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

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

# 5- PREVENTION

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

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

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

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

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

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

Un certain nombre de mesures telles que :

- un aménagement concerté des horaires,
- un accès aux informations sur les conditions de circulation telles que les conditions météo et les travaux en cours sur le réseau routier local, permettent aux salariés de mieux préparer et mieux gérer leurs trajets, ce qui est facteur d'accroissement de leur sécurité.

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

■ **Informier et sensibiliser les salariés.**

En ce qui concerne le risque routier lié au trajet :

- des campagnes de sensibilisation,
  - des journées d'information,
  - des actions ciblées de formation,
- permettent d'accroître la vigilance et la compétence des salariés sur ce risque.

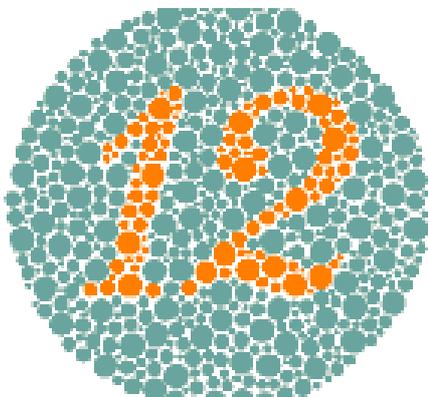
*La commission des accidents du travail et des maladies professionnelles demande que soient mises en place dans les entreprises des mesures de prévention adaptées au risque routier encouru par les salariés en mission en s'inspirant des principes généraux de prévention tels que formulés par la Directive-cadre 89/391/CEE du 12 juin 1989, transcrite en droit français par l'article L.4121-1 du code du travail.*

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

# 5- PREVENTION

- limiter les déplacements des salariés en créant des crèches, des restaurants d'entreprises,
- mettre à disposition des gilets fluorescents aux cyclistes,
- pratiquer des prix attractifs pour le passage au centre de contrôle technique et la gratuité des contre-visites,
- adapter les horaires de travail en assouplissant les contraintes horaires,
- recourir au télétravail à domicile certains jours de la semaine,
- donner la préférence aux transports en commun qui sont un excellent moyen pour réduire le nombre d'accidents de trajet. La prise en charge financière des dépenses de transports en commun incite les salariés à les utiliser,
- encourager le covoiturage,
- aménager les infrastructures en améliorant les accès et les circulations dans l'entreprise (balisage, éclairage, organisation de la circulation interne, mise à disposition de parkings),
- inciter les salariés à bien entretenir leur véhicule,
- informer, former et sensibiliser les salariés,
- faciliter la gestion du trajet en informant les salariés sur les conditions météorologiques et les travaux routiers notamment,
- réaliser des actions de formation ciblées vers les populations les plus exposées (nouveaux embauchés, conducteurs de deux-roues motorisées, etc.),
- entreprendre des campagnes de sensibilisation.

Parmi ses missions le médecin du travail se doit particulièrement



- Apprécier les effets de la conduite automobile sur la santé du salarié.

La conduite de véhicule est source de fatigue nerveuse ou physique pour le conducteur et parfois pour les passagers.

Il peut s'ensuivre des douleurs vertébrales diverses.

Vérifier l'aptitude médicale à la conduite de véhicules.

En effet si la délivrance du permis de conduire est sous la responsabilité de l'état et des services compétents des préfectures, le service de santé au travail va chaque année renouveler l'autorisation de conduite des véhicules de l'entreprise.

De juger si l'état de santé du salarié est compatible avec le poste de travail pour lequel il postule ou qu'il occupe,

De rechercher s'il est atteint d'une affection dangereuse pour les autres travailleurs.

Nous sommes tout particulièrement vigilants à l'aptitude du salarié préposé au transport de personnel même en véhicule léger. Les défauts de la vision en diurne ou nocturne, les affections neurologiques ou cardiaques et toutes habitudes addictives tels que les médicaments, l'alcool, sont parfois la cause de réserves.

Le dépistage des substances hallucinogène fait l'objet de débats internes.

# 6- LES DEUX ROUES

Les deux roues restent un enjeu majeur en matière de sécurité routière en France. En effet, 17 % des usagers sont victimes d'accidents routiers chaque année. Pourtant, ils ne représentent que 1 % du trafic. Ce taux, en progression constante depuis 15 ans, s'est stabilisé en 2006.

Parmi les facteurs de risque, on retiendra la non prise en compte des motos par les automobilistes et les comportements encore à risque de certains motocyclistes. Ainsi, 33 % des accidents mortels de deux-roues sont des accidents sans tiers en cause.

Le risque routier des deux roues est aussi un risque professionnel et devra faire l'objet d'actions de prévention. Les deux roues représentent en effet 25 % des accidents de travail dits de « trajet » et près d'1 % des accidents de travail.

## 1- Le risque trajet :

Ce sont les accidents qui surviennent entre le domicile du salarié et son lieu de travail. Ils concernent 25 % des accidents de deux roues ce qui génèrent environ 90 % des arrêts de travail.

## 2- Le risque mission :

Ce sont les accidents qui ont lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail. Ils représentent environ 1 % des accidents du travail en France.

### Les secteurs d'activité les plus touchés

- Entreprise de livraison
- Services postaux et financiers
- Entreprises de messagerie express
- Imprimeurs
- Services Santé/Soins à domicile

### Que dit le code du travail sur ce risque ?

**La réglementation est commune aux transports et aux déplacements, quelque en soit le mode.**

Les équipements de travail sont réglementés par la loi (code du travail, 4<sup>e</sup> partie, livre 3<sup>e</sup>), mais elle ne prend pas en compte le travailleur mobile, ni le véhicule, qui sont réglementés pour leur part par le code de la route.

Aujourd'hui, les déplacements sont calculés non plus en kilomètres mais en temps. Cette évolution n'est pas encore prise en compte dans la réglementation actuelle, car le code du travail a été conçu à l'origine pour le travail à l'usine, pour l'entreprise, pour un endroit clos.

Rappel : le dispositif général de prévention repris par le Code du travail s'articule autour de 4 éléments fondamentaux :

- les principes généraux de prévention
- l'évaluation des risques
- le document unique
- le programme annuel de prévention (pour les entreprises de plus de 50 salariés).



# 6- LES DEUX ROUES

## Prévention et points de vigilance :

- **Aptitude à la conduite :**

La responsabilité première de l'employeur est de s'assurer, lors de l'entretien d'embauche, que le salarié a le permis de conduire et tous ses points.

- **Aptitude physique :**

Il est nécessaire de préciser au médecin du travail que le poste occupé par le salarié comporte de la conduite, afin qu'il contrôle sa vue.

- **Formation initiale à la sécurité :**

Se référer à l'art R4531-1 du Code du travail.

- **L'organisation du travail :**

Gestion du planning, gestion différenciée entre l'Homme et la machine (une moto peut tourner 24h/24, pas un Homme !), instaurer des turn-over entre les livreurs ainsi que des périodes de repos.

- **L'entretien du véhicule :**

Réaliser les entretiens préventif et curatif par des personnes compétentes.

- **Liaison entreprise/conducteur :**

Nécessité de bien définir les modalités d'organisation des liaisons (communication lors de l'arrêt de la moto ou à l'aide d'un casque muni d'un kit oreillette)

- **La conduite :**

C'est un poste de sécurité où la vigilance et la conduite apaisée sont de rigueur.

- **Les équipements de protection :**

Obligation de disposer d'équipements de protection adaptés.

En France, seul le port du casque est obligatoire. Il est conseillé de choisir un casque de bonne qualité, à sa taille et de le changer tous les 4 à 5 ans (selon les modèles). Outre le casque, il existe des manières de s'équiper plus sécuritaires que d'autres : le cuir est la meilleure protection contre les chocs. Parmi les équipements recommandés on trouve : les gants, les bottes, le gilet airbag et le port d'un gilet fluorescent.

- **Signalement :**

Nécessité pour le salarié de signaler les incidents et les accidents afin de déclencher des mesures correctives de l'employeur.

# 7- LOCATION LONGUE DUREE

La Location Longue Durée, couramment appelée LLD, est un contrat passé par une entreprise (société, commerçant, artisan,...) avec une société de location qui met à sa disposition un véhicule pour une durée et un kilométrage prédéterminés, en contrepartie d'un loyer. Des services tels que l'entretien, l'assurance, le véhicule de remplacement, le carburant... peuvent être intégrés dans le prix de location afin de permettre un usage optimal du véhicule par l'utilisateur, sans souci de gestion opérationnelle, 51 % des PME ont choisi la LLD, Avec un tarif fixé à la signature du contrat, la location longue durée représente une solution pour une gestion efficace et maîtrisée des véhicules professionnels.

Les gros avantages de ce type de prestation, c'est que cette formule évite l'immobilisation financière du montant du prix du véhicule et limite le recours contraignant des notes de frais. Par ailleurs, le chef d'entreprise a l'assurance d'avoir en permanence un véhicule en parfait état de marche et de profiter d'un Véhicule de Remplacement en cas d'accident. Dans la LLD, le prestataire s'occupe de tout, il prévient même l'entreprise utilisatrice en cas de révision du véhicule, c'est un vrai confort. Enfin, pour ce qui concerne l'intérêt de la LLD vis-à-vis des salariés, cette formule permet parfois de prêter le véhicule à un membre de l'entreprise évitant ainsi que ce dernier ne prenne son véhicule personnel.

- Véhicules professionnels, services compris :
  - entretien,
  - assurance,
  - assistance,
  - véhicule relais,
  - pneumatiques, etc.

- Pas d'apport initial, un bilan et une trésorerie allégés  
Le véhicule est mis à la disposition de l'entreprise pour une durée et un kilométrage connus et ce, pour un prix fixe, déterminé à la signature du contrat. Le tout sans apport initial ni dépôt de garantie !  
Le loyer mensuel se calcule selon:
  - la durée d'utilisation,
  - le kilométrage envisagé,
  - le modèle de véhicule choisi,
  - les prestations souscrites.
  - Ce loyer vous garantit un véhicule de société: neuf, léger (moins de 3,5 tonnes), et de tout type : utilitaire (VU) et/ou véhicule particulier (VP).

Les changements climatiques et la dégradation de l'environnement sont en grande partie imputés au rejet de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) dans l'air. Des engagements internationaux et européens ont été pris en vue de réduire ces émissions. Logiquement, la mise en œuvre de ces engagements vise les constructeurs automobiles. Ils se sont engagés à ramener les émissions à 120 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre d'ici à 2012.

Pour inciter les utilisateurs de véhicules professionnels à « rouler propre », de nouvelles mesures fiscales à destination des entreprises sont aujourd'hui mises en œuvre. Ainsi, en fonction des véhicules choisis et de leur taux de rejet de CO<sub>2</sub>, les taxes et impôts peuvent varier très substantiellement. Il est important que l'entreprise au moment du choix des véhicules soit consciente de ces paramètres, d'autant que certains modèles de même catégorie sont beaucoup moins polluants d'une marque à l'autre !

Les prélèvements concernés sont la Taxe sur les véhicules de Société, la carte grise et les amortissements non déductibles.

# 8- CONCLUSION

## « Conduire pour son travail, c'est déjà travailler » :

Un salarié sur la route, c'est une personne au travail. Le risque auquel il est exposé est un risque professionnel. Son employeur doit lui garantir les conditions nécessaires à une conduite en toute sécurité.

## « Conduire, un risque pour le salarié et pour l'entreprise » :

Même si le salarié est sur la route, il n'en reste pas moins lié à son employeur par un contrat de travail. En cas d'accident, la responsabilité du chef d'entreprise peut donc être engagée si celui-ci n'a pas respecté la réglementation (évaluation du risque routier dans le document unique).

## « Prévenir le risque routier, un ensemble de bonnes pratiques » :

La prévention du risque routier passe par un effort d'organisation et de bonnes pratiques. Des alternatives à la route doivent être envisagées (transports en commun, mails,...). Les déplacements sont à préparer à l'avance. Un protocole de communication est à mettre en place pour éviter absolument l'utilisation du téléphone portable au volant (y compris avec un kit « mains libres »). Les véhicules doivent par ailleurs être équipés, adaptés aux missions et bien entretenus. Enfin, les salariés-conducteurs sont formés à la conduite en sécurité.

## « Tout accident a des conséquences humaines et économiques pour l'entreprise » :

Les accidents de circulation routière représentent un enjeu économique et social pour l'entreprise notamment en :

- Coûts humains : perte / indisponibilité des compétences, d'expérience, investissement en formation...
- Coûts commerciaux : non respect des délais, érosion de la confiance de la clientèle, détérioration de l'image de marque...
- Coûts organisationnels, de production : désorganisation, remplacement de la victime, augmentation des risques...
- Coûts comptables : amendes, frais judiciaires...
- L'existence d'une responsabilité civile / pénale du chef d'entreprise en cas d'accident routier d'un salarié, les amendes peuvent s'élever jusqu'à 45 000 € et les peines de prison jusqu'à 5 ans en cas d'homicide.

# ANNEXE

Extraits de la LOI n° 91-1414 du 31 décembre 1991 **modifiant le code du travail et le code de la santé publique** en vue de favoriser la prévention des risques professionnels **et portant transposition de directives européennes relatives à la santé et à la sécurité du travail**

Chapitre préliminaire "Principes généraux de prévention"

## **Art. L. 4121-2.**

- I. - Le chef d'établissement prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs de l'établissement, y compris les travailleurs temporaires.

Ces mesures comprennent des actions de prévention des risques professionnels, d'information et de formation ainsi que la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés.

Il veille à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes. <<Sans préjudice des autres dispositions du présent code, lorsque dans un même lieu de travail les travailleurs de plusieurs entreprises sont présents, les employeurs doivent coopérer à la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité, à l'hygiène et à la santé selon des conditions et des modalités définies par décret en Conseil d'Etat.

- II. - Le chef d'établissement met en œuvre les mesures prévues au I ci-dessus sur la base des principes généraux de prévention suivants:

- a) Eviter les risques;
- b) Evaluer les risques qui ne peuvent pas être évités;
- c) Combattre les risques à la source;
- d) Adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail et de production, en vue notamment de limiter le travail monotone et le travail cadencé et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé;
- e) Tenir compte de l'état d'évolution de la technique;
- f) Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux;
- g) Planifier la prévention en y intégrant, dans un ensemble cohérent, la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants;
- h) Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle;
- i) Donner les instructions appropriées aux travailleurs.

- III. - Sans préjudice des autres dispositions du présent code, le chef d'établissement doit, compte tenu de la nature des activités de l'établissement:

- a) Evaluer les risques pour la sécurité et la santé des travailleurs, y compris dans le choix des procédés de fabrication, des équipements de travail, des substances ou préparations chimiques, dans l'aménagement ou le réaménagement des lieux de travail ou des installations et dans la définition des postes de travail; à la suite de cette évaluation et en tant que de besoin, les actions de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production mises en œuvre par l'employeur doivent garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des travailleurs et être intégrées dans l'ensemble des activités de l'établissement et à tous les niveaux de l'encadrement;

# ANNEXE

b) Lorsqu'il confie des tâches à un travailleur, prendre en considération les capacités de l'intéressé à mettre en œuvre les précautions nécessaires pour la sécurité et la santé.

**Art. L.4122-1.** – Conformément aux instructions qui lui sont données par l'employeur, dans les conditions prévues au règlement intérieur pour les entreprises tenues d'en élaborer un, il incombe à chaque travailleur de prendre soin, en fonction de sa formation et selon ses possibilités, de sa santé et de sa sécurité ainsi que de celles des autres personnes concernées par ses actes ou ses omissions au travail.

Les instructions de l'employeur précisent, en particulier lorsque la nature des risques le justifie, les conditions d'utilisation des équipements de travail, des moyens de protection, des substances et préparations dangereuses. Elles sont adaptées à la nature des tâches à accomplir.

Les dispositions du premier alinéa sont sans incidence sur le principe de la responsabilité de l'employeur.

**Art. L.4721-1.** – Le directeur départemental du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, sur le rapport de l'inspecteur du travail constatant une situation dangereuse, peut mettre en demeure l'employeur de prendre toutes mesures utiles pour y remédier, si ce constat résulte :

1° D'un non-respect par l'employeur des principes généraux de prévention prévus par les articles L. 4121-1 à L. 4121-5 et L. 4522-1 ;

2° D'une infraction à l'obligation générale de santé et de sécurité résultant des dispositions de l'article L. 4221-1.

# ANNEXE

## EVALUATION DU RISQUE ACCIDENT DE TRAJET

Durée d'exposition	Le temps de trajet moyen (aller et retour) de votre personnel est :	<1 à heure	0
		= à 1 heure	1
		>1 à heure	2
Horaires des déplacements	Avez-vous des salariés qui travaillent en dehors des plages horaires 7H-19h ?	Oui Non	4 0
	Vos horaires de travail (embauche et débauche) correspondent-ils aux heures les plus chargées en circulation ?	Oui Non	4 0
	Vos horaires de travail d'embauche et débauche sont :	Fixes (marge +/- 30 min) Variables (marge>30 min)	4 0
	Ont-ils été choisis en concertation avec vos voisins ou zones d'activité ?	Oui	- 1
Accès à l'entreprise	Les entrées-sorties de l'entreprise et du parking du personnel, permettent-elles une bonne visibilité ?	Oui Non	0 2
	Une bonne insertion dans la circulation ?	Oui Non	0 2
Routes empruntées	La résidence de votre personnel est située majoritairement en milieu :	Urbain Interurbain Rural	4 2 1
Facteurs liés à l'individu	Employez-vous du personnel saisonnier ou intérimaire ?	Oui Non	4 0
	Votre personnel est en majorité composé de	Femmes ?	1
		Hommes ?	2
	Dans votre personnel y a-t-il de jeunes conductrices / conducteurs ? (moins de 2 ans de permis)	Oui Non	3 0
Votre personnel a-t-il été sensibilisé aux risques de la circulation routière ? (campagnes d'affichages, distribution de dépliants réunions de sensibilisation sur la sécurité routière...)	Oui Non	0 4	
Facteurs liés aux conditions de travail	Les conditions de travail sont, selon les cas, de nature à altérer la vigilance des personnes. Utilisez-vous dans vos travaux des solvants ? (Les solvants, comme certains médicaments ont des effets narcotiques)	Pas du tout	0
		Un peu	2
		Beaucoup	4
	Utilisez-vous des procédés de travail bruyant ?	Pas du tout Un peu Beaucoup	0 2 4
	Votre activité comporte-t-elle des contraintes importantes liées à l'atteinte des objectifs (source de stress) ?	Pas du tout Un peu Beaucoup	0 2 4
Votre personnel est en majorité composé de :	Femmes ? Hommes ?	1 2	

EVALUATION DU RISQUE ACCIDENT ROUTIER EN MISSION

Durée d'exposition	Vous assurez-vous que les déplacements envisagés sont indispensables ?	Jamais : Quelques fois : Toujours :	4 2 0
	La durée des missions nécessite :	Moins de 1 heure de conduite : De 1h à 2h : De 2h 3h : Plus de 4h :	1 2 3 4
	Vos collaborateurs itinérants habitent-ils près de leurs lieux de travail ?	Pas du tout (+ 20min) Un peu (10 à 20min) Oui (<10min)	4 2 0
Organisation des déplacements	Avez-vous des contraintes professionnelles (conduite de jour, de nuit, pression liée au temps, au rendement, à l'information pendant les déplacements) pouvant influencer l'activité de conduite et la prise de risque.	Pas du tout Un peu Beaucoup	0 2 4
	Les horaires de missions correspondent-ils aux heures les plus chargées en circulation ?	Oui Non	4 0
Routes empruntées	Votre activité est-elle majoritairement en milieu ?	Urbain Semi urbain Rural	4 2 0
Facteurs liés à l'individu	Votre personnel est en majorité composé de :	Femmes ? Hommes ?	1 2
	Dans votre personnel, y a-t-il de jeunes conductrices / conducteurs ? (moins de 2 ans de permis)	Oui Non	3 0
	Votre personnel a-t-il été sensibilisé aux risques de la circulation routière ? (campagnes d'affichages, distribution de dépliants réunions de sensibilisation sur la sécurité routière...)	Oui Non	0 4
	Votre personnel se déplaçant plus de la moitié de son temps de travail, a-t-il reçu une information théorique et/ou pratique à la conduite en sécurité ?	Oui Non	0 4
	Vérifiez-vous que votre personnel itinérant est médicalement apte à conduire professionnellement les véhicules ?	Oui Non	0 2
	Avez- vous vérifié si votre personnel itinérant dispose effectivement de son permis de conduire ?	Oui Non	0 2
	Des règles internes pour l'utilisation des véhicules de société sont-elles définies? (temps de conduite, utilisation du téléphone portable, routes à privilégier...)	Oui Non	0 4
Facteurs liés aux véhicules	Observez-vous de nombreux petits dégâts sur les véhicules ? (rayures, optiques, bris de glace, carrosserie)	Pas du tout : Un peu : Oui :	0 2 4
	Est-ce que vous favorisez les équipements de sécurité lors de l'achat/location des véhicules? (Air bag, climatisation, direction assistée, GPS)	Pas du tout : Un peu : Oui :	4 2 0

# PROPOSITION DE SOLUTIONS

## 1) Pour les risques trajet

PRIORITE	Niveau 1 (0 – 15 )	Niveau 2 (15 – 30)	Niveau 3 (30 – 45)
Organisation	<ul style="list-style-type: none"><li>- initier parmi les salariés le co-voiturage</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- priorité aux transports en commun + incitants financiers</li><li>- Veiller à limiter l'exposition des personnes à des conditions de travail ayant des effets néfastes sur la vigilance.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- mettre à disposition des travailleurs d'un local aménagé pour la prise des repas sur place</li><li>- aménager les horaires de travail pour limiter les allers-retours et éviter par exemple les pics de circulation</li></ul>
Technique			<ul style="list-style-type: none"><li>- Faciliter les accès et le stationnement des véhicules des salariés (aménagement des abords de l'entreprise, éclairage, circulation interne, parking,...).</li></ul>
Humain	<ul style="list-style-type: none"><li>- informer sur les dangers de l'alcool et supprimer en interne les pots avec alcool</li><li>- notes d'information sur les dangers liés au réseau routier distribuées régulièrement</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- sensibiliser les travailleurs au risque routier par des campagnes, des journées d'information, des actions de formation</li></ul>	

## 2) Pour les risques mission

PRIORITE	Niveau 1 (0 – 17)	Niveau 2 (17 – 35)	Niveau 3 (35 – 53)
Organisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- optimiser les déplacements dans le sens d'une réduction des heures de conduite</li> <li>- prise en compte de la fatigue lors de la conduite de nuit</li> <li>- contrôle lors de l'embauche</li> <li>- contrôle périodique de validité du permis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nouvelles procédures: réaffectation des secteurs géographiques, organisation des tournées,...</li> <li>- prise en compte de l'état des routes (travaux éventuels) et des conditions météorologiques dans le calcul du temps de déplacement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- limiter les déplacements, par exemple en mettant en place de systèmes de visioconférence, internet, intranet</li> <li>- lorsque des déplacements sont nécessaires, préférer les moyens de transport les plus sûrs : par exemple, préférer le train ou l'avion</li> </ul>
Technique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- matériel de sécurité: extincteur, gilet réfléchissant, triangle de signalisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- évaluer l'état et remplacer le cas échéant le parc automobile</li> <li>- carnet de bord par véhicule</li> <li>- planification des contrôles périodiques</li> <li>- évaluation du chargement à partir du poids maximal autorisé</li> <li>- procédure écrite facilitant le respect des limites de charge</li> <li>- système de pesée</li> <li>- témoin de surcharge</li> <li>- règles d'usage du portable en déplacement: communication lors des pauses, déviation de tous les appels entrants vers la messagerie,...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pas de charge dans l'habitacle</li> <li>- séparation de la partie habitacle de la partie chargement (cloison)</li> <li>- soin apporté à l'arrimage et à l'immobilisation des charges</li> <li>- procédures de (dé)chargement + respect des directives du constructeur + formation</li> <li>- appel à un professionnel pour l'aménagement du véhicule en fonction des besoins liés à l'activité</li> </ul>
Humain	<ul style="list-style-type: none"> <li>- note d'information sur les dangers liés au réseau routier</li> <li>- sensibilisation des salariés</li> <li>- assimilation du véhicule à l'image de marque de l'entreprise</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- informer sur les dangers de l'alcool et supprimer en interne les pots avec alcool</li> <li>- rubrique risque routier dans le livret d'accueil</li> <li>- information ponctuelle sur les actions en matière de sécurité routière</li> <li>- cours de secourisme</li> <li>- mise à disposition de matériel interactif (p.ex. cd-rom)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- règlements intérieurs interdisant l'usage du téléphone portable au volant, y compris le kit mains libres</li> <li>- stages de sensibilisation via un organisme spécialisé</li> <li>- formation via un organisme spécialisé incluant les procédures en vigueur dans l'entreprise</li> </ul>

# BIBLIOGRAPHIE

- INRS :

<http://www.inrs.fr/>

- Légifrance :

<http://www.legifrance.gouv.fr/>

- CRAM :

<http://www.cram-sudest.fr/>  
<http://www.cramra.fr/>  
<http://www.cram-lr.fr/>  
<http://www.cram-aquitaine.fr/>

- Travailler mieux :

<http://www.travailler-mieux.gouv.fr/Deplacements-professionnels-ou.html>

- Risque-routier-professionnel :

<http://www.risque-routier-professionnel.fr/>

- Bossons futé :

<http://www.bossons-fute.fr/>

- Sécurité routière :

<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/>