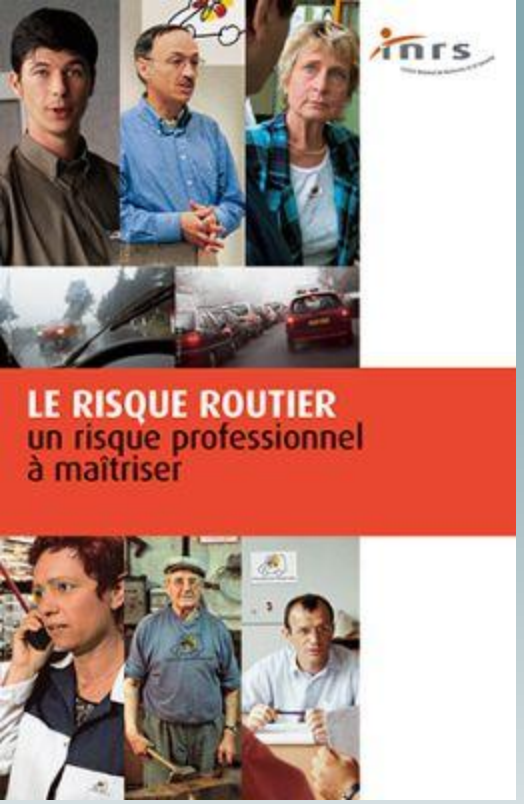
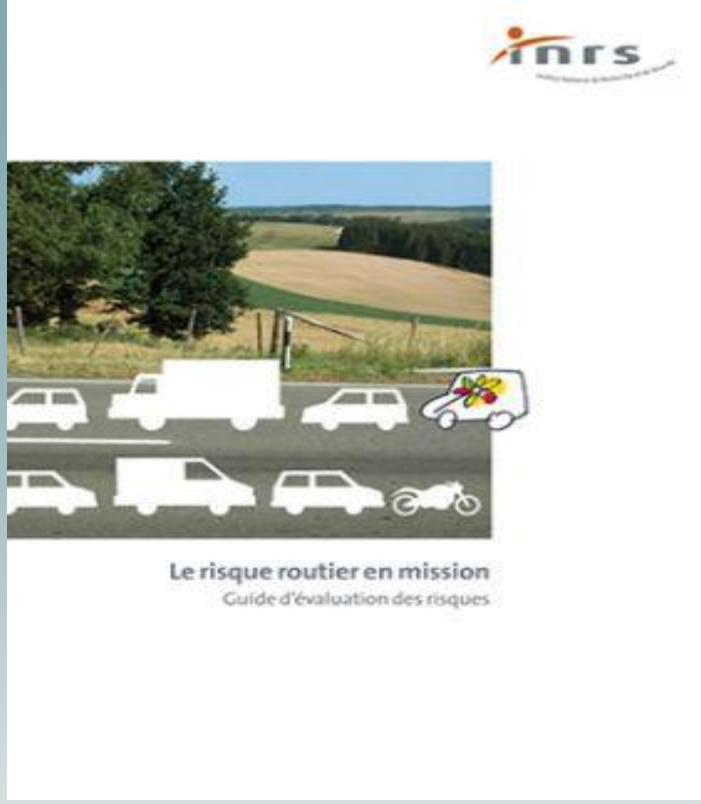




Prévention du risque routier professionnel

Carsat Retraite & Santé au travail
Languedoc-Roussillon

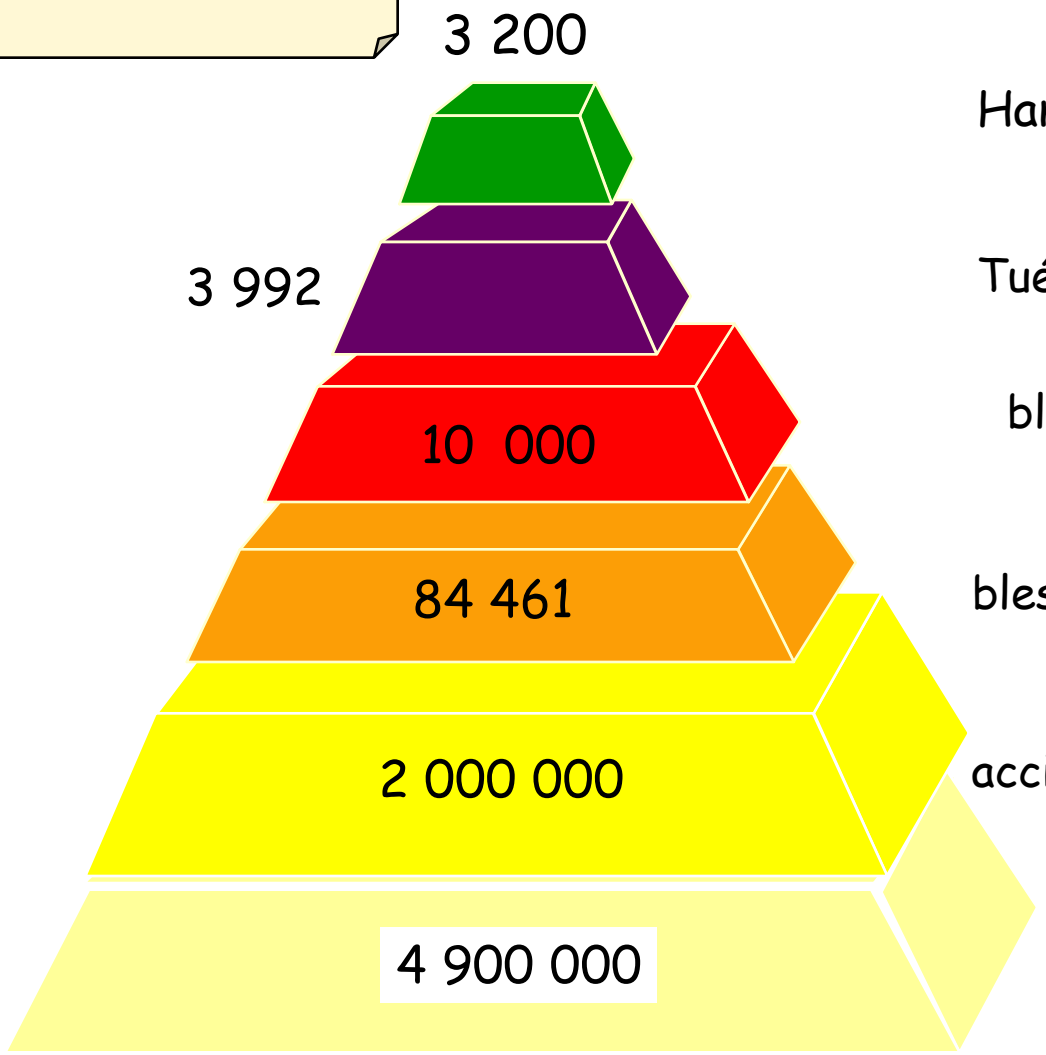
ronan.malgoyre@carsat-lr.fr

1. 1er des risques professionnels
2. tous concernés
3. le risque routier dans le Document Unique
4. pistes d'action

1

1er des risques professionnels

en FRANCE en 2010



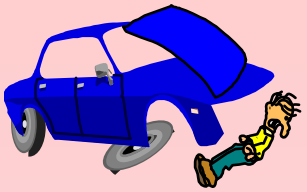
•Sur 4 tués : **3** / **1**

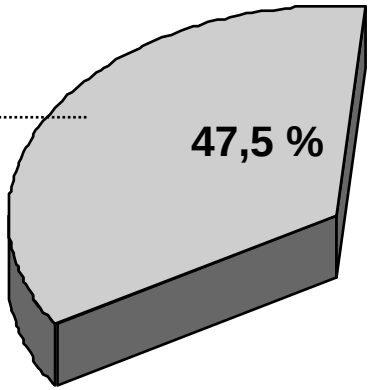
4c .Par catégorie d'usager

➔Evolutions 2000-2010

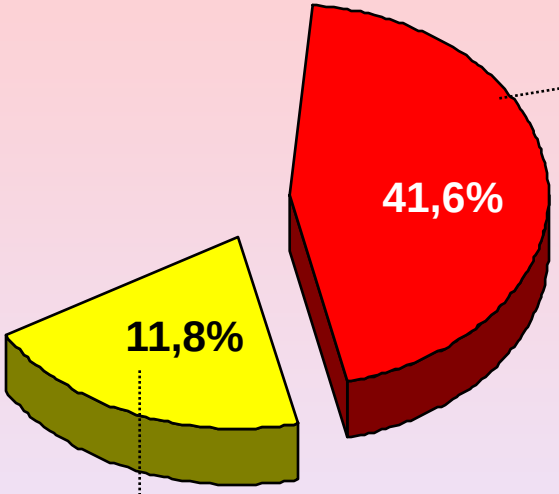
V.U.L !!!

au travail en 2011 … 945 morts





sur le lieu de Travail 440



TRAJET **393**

Dont 35 hors route

MISSION **112**

Morts sur la route 358 + 112 = 470

Concernant le travail,

Près de 1 décès sur 2

a lieu sur la route

2

« tous concernés »

2

ACCIDENT de MISSION...

(art L 411-1 code sécurité sociale)

Accident survenu à toute personne salariée

- travaillant pour 1 ou plusieurs employeurs
- quelle qu'en soit la cause
- par le fait ou à l'occasion du travail

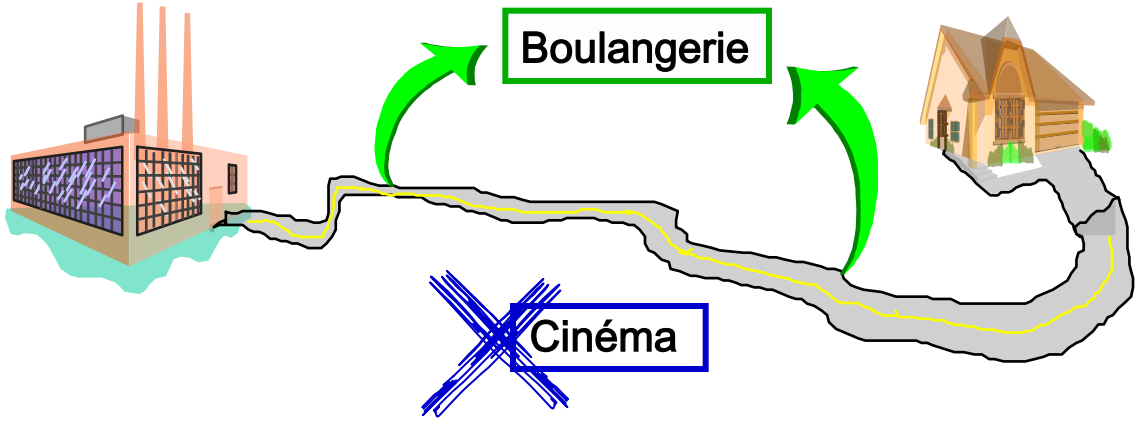
(acte professionnel)

Accident de mission = accident de travail

2

ACCIDENT de TRAJET...

(art L 411-2 code sécurité sociale)



Notion d'espace

Le parcours protégé est défini comme "habituel"

Les détours pour nécessités de la vie courante

Les détours pour motif personnel

Notion de temps

L'accident doit se situer dans un délai normal

Les Accidents de Trajet en LR

	2009	2010	2011	Evolution 2011/2010
Nb d'accidents de trajet	2 716	3 012	2 989	-0,8%
Nb d'accidents graves (avec incapacité permanente)	332	254	301	18,5%
dont accidents mortels	16	15	16	6,7%
Nb de jours d'arrêt de travail ATJ	198 269	222 397	220 916	-0,7%
Durée moyenne de l'arrêt de travail	73	74	74	0,1%

Source Carsat LR-SGE TAPR-Cassiopée

Les Accidents de Mission en LR

	2008	2009	2010	2011	Evolution 2011/2008
Nb d'accidents de mission	770	773	810	936	22%
Nb d'accidents graves (avec incapacité permanente)	71	72	73	64	-10%
dont accidents mortels	4	5	2	1	-75%
Nb de jours d'arrêt de travail	28 980	31 489	34 166	39 707	37%
Durée moyenne de l'arrêt de travail	38	41	42	42	12%

Source Carsat LR - SGE TAPR - Cassiopée

«le risque routier est un risque professionnel»

Le risque routier doit être traité dans le Document Unique

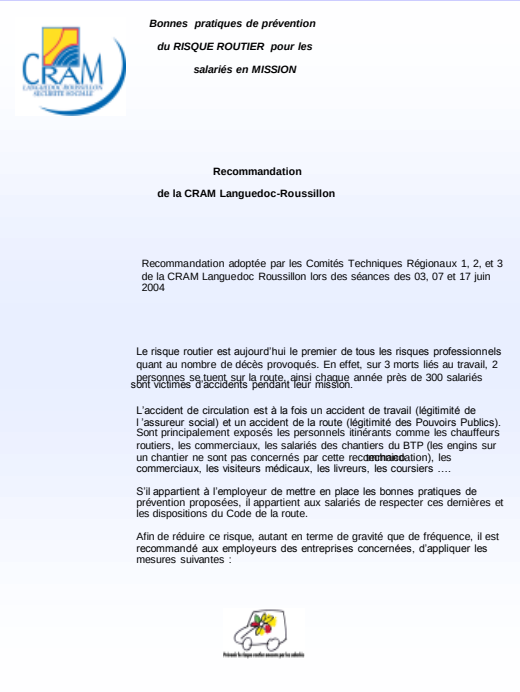
3

Le risque routier dans le Document Unique

3 outils d'évaluation :

- ED 986 INRS
- Les 2 recommandations Carsat-LR

mission



Bonnes pratiques de prévention

du RISQUE ROUTIER pour les

salariés en MISSION

Recommandation

de la CRAM Languedoc-Roussillon

Recommandation adoptée par les Comités Techniques Régionaux 1, 2, et 3 de la CRAM Languedoc Roussillon lors des séances des 03, 07 et 17 juin 2004

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 près de 300 salariés sont victimes d'accidents pendant leur mission.

L'accident de circulation est à la fois un accident de travail (légitimité de l'assureur social) et un accident de la route (légitimité des Pouvoirs Publics). Sont principalement exposés les personnels itinérants comme les chauffeurs routiers, les commerciaux, les salariés des chantiers du BTP (les engins sur un chantier ne sont pas concernés par cette recommandation), les commerciaux, les visiteurs médicaux, les livreurs, les coursiers ….

S'il appartient à l'employeur de mettre en place les bonnes pratiques de prévention proposées, il appartient aux salariés de respecter ces dernières et les dispositions du Code de la route.

Afin de réduire ce risque, autant en terme de gravité que de fréquence, il est recommandé aux employeurs des entreprises concernées, d'appliquer les mesures suivantes :

trajet

RISQUE ROUTIER TRAJET

Bonnes pratiques de prévention

Recommandation
de la CRAM Languedoc Roussillon

Recommandation adoptée par les Comités Techniques Régionaux* 1, 2 et 3 de la CRAM Languedoc Roussillon lors des séances de mars et juin 2005

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. Chaque année près de 600 salariés sont victimes d'accidents pendant le trajet entre leur domicile et leur lieu de travail. C'est dire tout le poids social et économique de ces accidents routiers de trajet.

Un certain nombre de facteurs agissent sur la fréquence et la gravité de ces accidents. Qu'ils soient liés à l'environnement géographique, à l'organisation de l'entreprise, au véhicule ou au conducteur lui-même, la prévention trouvera toute son efficacité par la volonté, des employeurs et des salariés, d'agir ensemble.

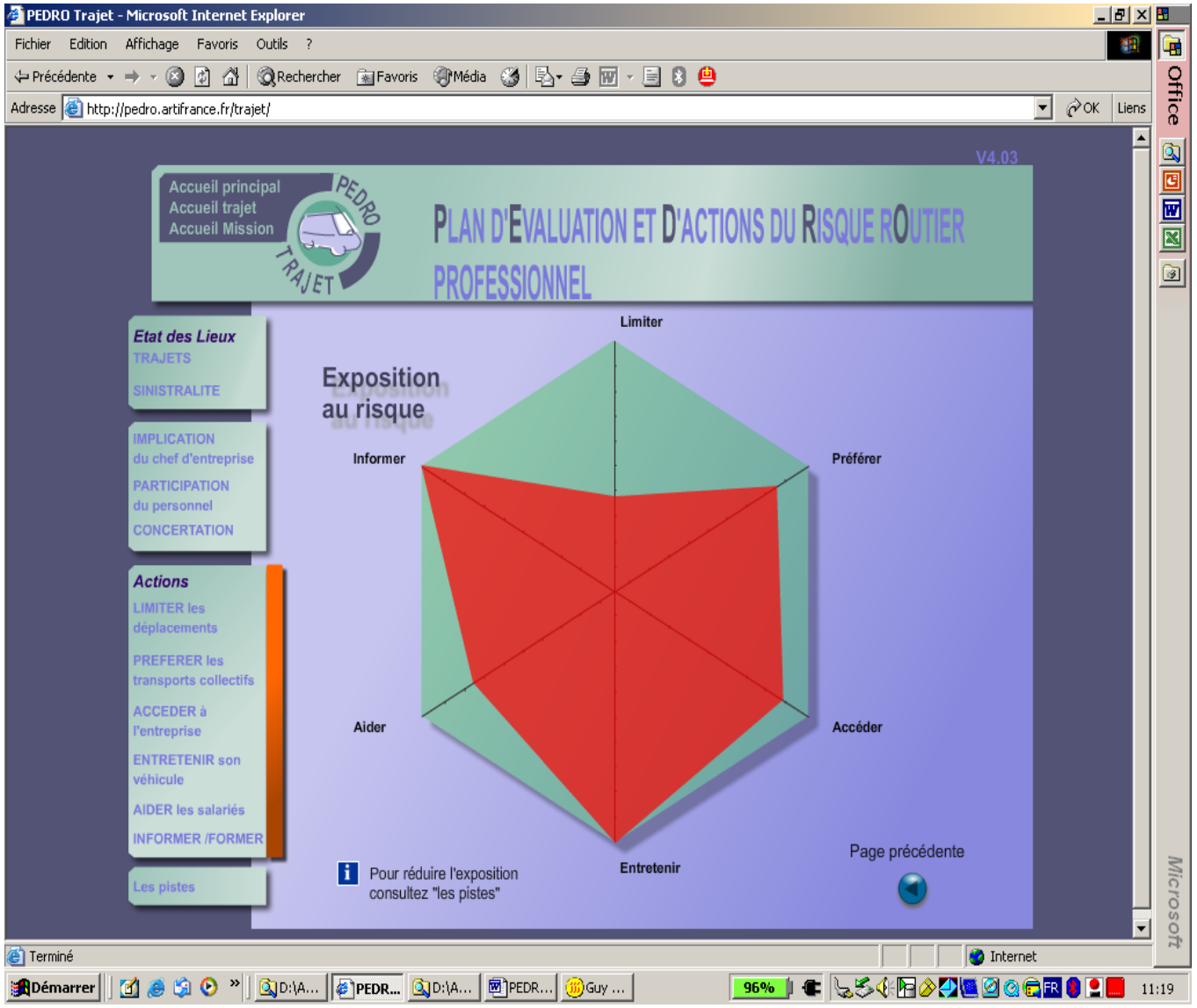
Dans le texte, adopté le 28 janvier 2004, la Commission Nationale des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles demande que cette réflexion soit inscrite dans le champ de la concertation conduite par les partenaires sociaux au sein des entreprises ou des établissements en liaison avec les collectivités locales et la DDE concernées.

Cette recommandation a pour objet de faciliter cette concertation, dans et hors de l'entreprise, afin de mieux prévenir les accidents de la route pendant le trajet.

- http://pedro.artifrance.fr/

3

http://pedro.artifrance.fr/



4 Les pistes d'action

4 types de management

A - de l'organisationnel (PDE, PDIE…) avec quelques élements définis dans le livre blanc trajet

B - des compétences (pratiques, théoriques, sensibilisation aux addictions…)

C - des communications mobiles

D - des véhicules *(dont les V.U.L, carnet d'entretien, planning d'utilisation…)*

A

Organisation des déplacements

En premier lieu les éviter

Optimiser l'utilisation de moyens de communication (visioconférences…)

Limiter le kilométrage (regroupement…)

Préparer le déplacement, prendre en compte les aléas (météo, travaux..)

Favoriser les transports en commun, les autoroutes, 2*2 voies

Cantine, crèche, horaires variables, télétravail…

PDE, PDIE (cf livre blanc Trajet)

Aménagement des accès, stationnement

B

Management des compétences

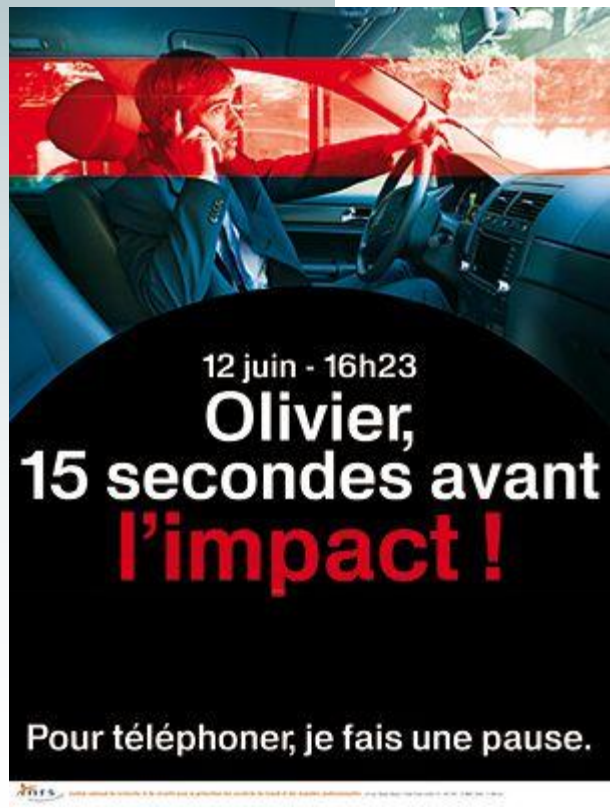
Maitriser les risques liés au manque de vigilance par des campagnes de sensibilisation = usage de produits addictifs, utilisation du portable, respect du code de la route…

Accroitre les compétences des conducteurs par des formations = à la conduite, à la gestion et au suivi de son véhicule

C

Management des communications

Etablir un protocole de communication pour gérer en sécurité les communications entre les itinérants et les sédentaires afin de ne pas utiliser de téléphone portable, même avec le kit mains libres



D

Management des véhicules

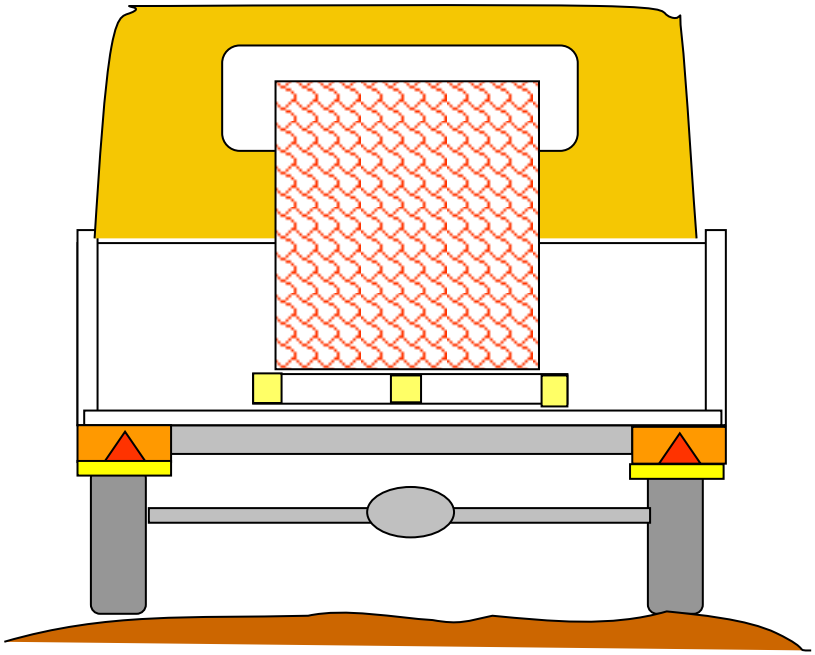
Prendre en compte l'ergonomie du poste de conduite, l'adéquation du véhicule au type de déplacement (clim, Abs, airbag, GPS, cloison, points d'arrimage…)

Assurer l'entretien du véhicule en prenant en compte les conditions d'utilisation

Faire réaliser un contrôle régulier de l'état du véhicule mis à disposition = éclairage, pneumatiques…cf carnet de suivi

Accroitre les compétences des conducteurs par des formations = à la conduite, à la gestion et au suivi de son véhicule

VUL et surcharge



1. Classer par ordre croissant les chargements ci-dessous

2. Quelle est la charge de chacun de ces VUL?

Plaques de PLATRE

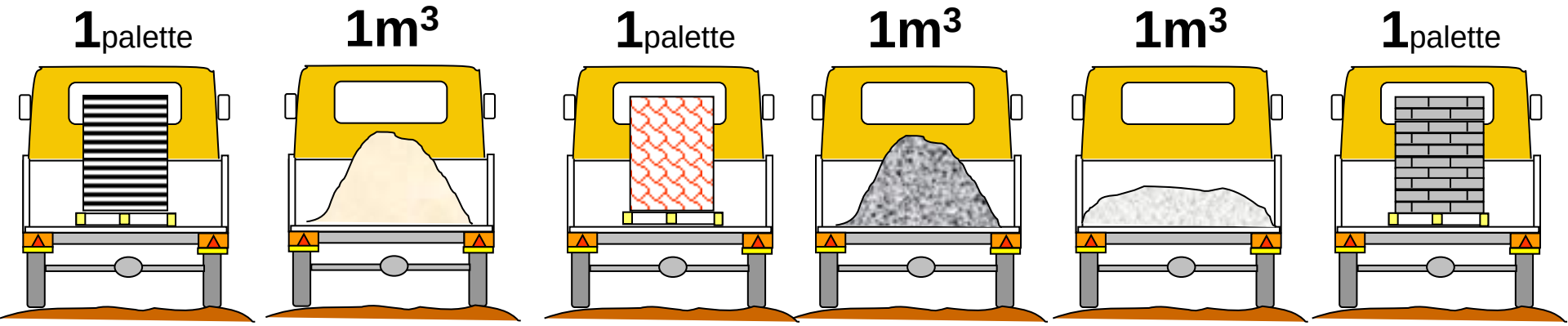
SABLE

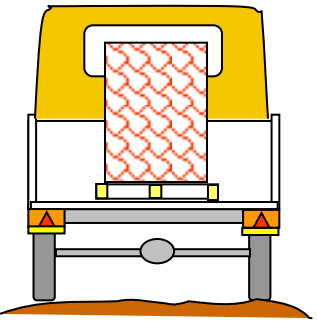
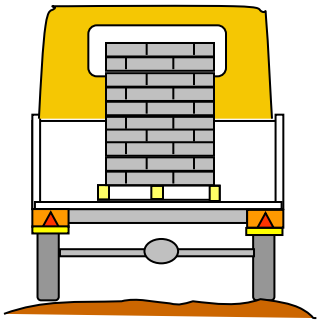
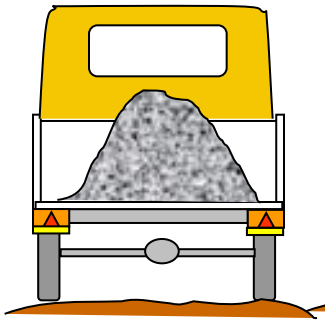
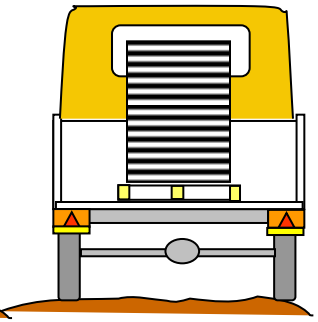
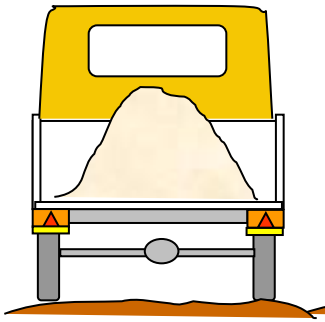
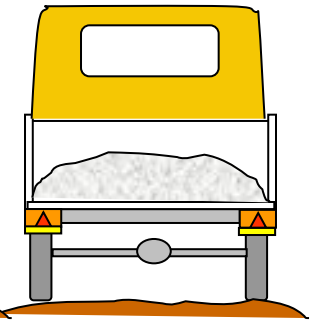
TUILE

GRAVIER

BETON

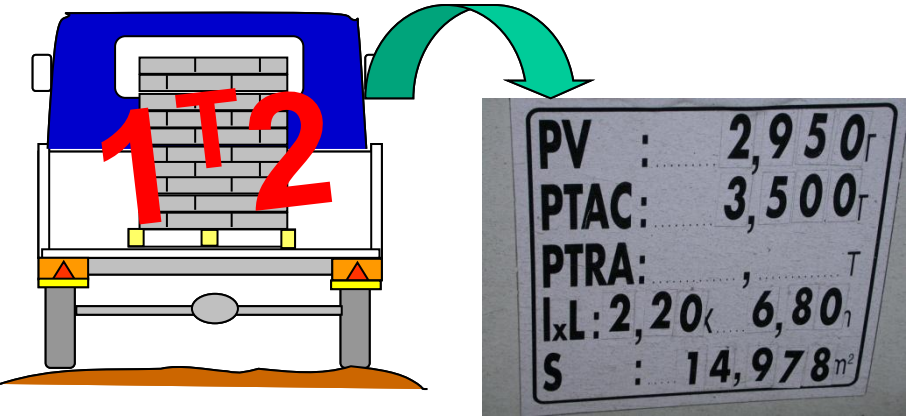
PARPAING



TUILE	PARPAING	GRAVIER	Plaques de PLATRE	SABLE	BETON
1palette	**1**palette	**1m³**	**1**palette	**1m³**	**1m³**
					
1T	**1T2**	**1T5**	**1T5**	**1T6**	**2T4**

1 palette

PARPAING

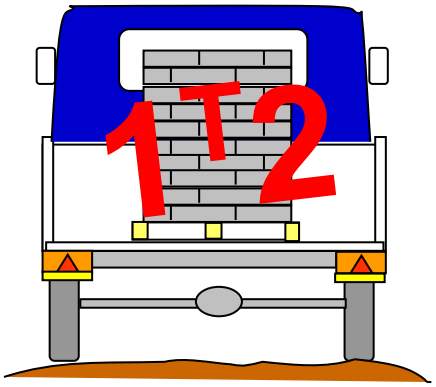


Poids utile d'un VUL

PTAC (poids total autorisé en charge)		**3 500**
PV (poids à vide)	-	**2 950**
2 passagers 75 kg	-	**150**
GO+ roue de secours	-	**50**
Poids utile total		**350 kg**

1 palette

PARPAING



Surcharge

code de la route

> 5%	immobilisation VUL
≤20%	contravention 750 €
> 20%	contravention 1 500 €

Assurance

Pas de prise en charge dommages matériels ou corporels

Accident corporel

Possibilité responsabilité pénale

- très forte amende
- annulation permis
- emprisonnement
- dommages versés aux victimes

Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel

Livre blanc

Janvier 2007

12 propositions pour un véhicule utilitaire plus sûr

Prévenir le risque routier professionnel

Janvier

1 A remplir par le conducteur

détenant un permis B en cours de validité

Contrôles à faire

	bon	mauvais
Défauts apparents		
Pare brise fissuré,	☐	☐
carrosserie…	☐	☐
Voyants « alarme »		
tableau de bord	☐	☐
Visibilité		
Balais d'essuie-glaces	☐	☐
Rétroviseurs	☐	☐
Plaques d'immatriculation	☐	☐
Eclairage		
Feux de position	☐	☐
Feux de croisement	☐	☐
Feux de route	☐	☐
Feux de détresse	☐	☐
Clignotants	☐	☐
Feux stop	☐	☐
Propreté / rangement		
Intérieur / habitacle	☐	☐
Vérification des niveaux		
Huile	☐	☐
Liquide refroidissement	☐	☐
Liquide lave-glaces	☐	☐
Liquide de freins	☐	☐
Pneumatiques		
Mesure pression AV	☐	☐
Mesure pression AR	☐	☐
Etat, témoin usure	☐	☐
Equipements particuliers		
Trousse de secours, gilets, triangle, constat amiable, assurance auto...	☐	☐

Date du contrôle

....

Signature

Nom..

Prénom ....

kilométrage ....

➩ 1/ mois

Anomalies

2 Réparation

le	par

3 L'entreprise autorise le véhicule à circuler

Date

....

Signature

Site CARSAT-LR / espace ENTREPRISES

Site INRS

Documents à télécharger

http://www.inrs.fr/accueil/produits/mediatheque/doc/publications.html?refINRS=ED%206114

http://www.carsat-lr.fr/static/telecharge/entreprises/t39.pdf

http://www.carsat-lr.fr/static/telecharge/entreprises/t38.pdf

http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr/fileadmin/user_upload/document_PDF_a_telecharger/livre_blanc_prevention_090112_HD.pdf

http://www.inrs.fr/accueil/produits/mediatheque/doc/publications.html?refINRS=ED%20935