

# La prévention du risque routier encouru par les salariés

**Dr.F.ILES**

Directrice Générale de l'INPRP

## **Résumé :**

Conduire est un acte de travail, notamment lors de déplacements professionnels dans le cadre des missions confiées. Mais prendre la route n'est pas sans risques : les accidents routiers de trajet et mission sont à l'origine d'accidents mortels du travail. L'accident de la route n'est pas une fatalité si l'entreprise met en place des mesures de prévention adaptées.

Une démarche qui reprend les bonnes pratiques de conseils et de rappels réglementaires, invite à repérer, diagnostiquer et mieux maîtriser ce risque professionnel, dont les conséquences humaines, sociales et économiques sont un enjeu essentiel pour l'entreprise.

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 ses employés.

Aussi rappeler les textes réglementaires et les différentes réglementations pour que les travailleurs évoluent sans risque et sans dangers.

## **1. Introduction :**

Conduire est un acte de travail, notamment lors de déplacements professionnels dans le cadre des missions confiées. Mais prendre la route n'est pas sans risques. Le monde du travail a évolué de façon importante ces dernières années, rendant nécessaire de parcourir de nombreux kilomètres quotidiennement : augmentation de la distance entre le site de l'entreprise et ses clients.

Dans de nombreuses entreprises, certains salariés prennent fréquemment la route pour le travail, bien que la conduite ne soit pas leur cœur de métier.

Des professions aussi diverses que les VRP, les cadres, les techniciens de maintenance, les visiteurs médicaux, les ambulanciers, les conducteurs de travaux et les chefs de chantiers du BTP passant une partie importante de leur journée de travail au volant d'un véhicule, et sont confrontés aux risques d'accident.

L'accident de la route en mission n'est pas une fatalité si l'entreprise met en place des mesures de prévention adaptées.

## **2. Les accidents routiers professionnels comprennent :**

- Les accidents de mission commandée qui sont des accidents du travail
- Les accidents de trajet (domicile travail) qui sont considérés de la même manière que les accidents du travail.



## **3. Définition de L'accident du travail :**

Est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail 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. A l'origine de l'accident du travail, on doit trouver :**

- Un "fait accidentel", pouvant être daté avec précision, à l'origine d'une lésion corporelle ou psychique,
- L'existence d'un lien de subordination de la victime à son employeur au moment de l'accident.

Les accidents indemnisés dans le cadre de cette législation sont prévus au chapitre III du titre I de la loi n° 83/13 du 2 Juillet 1983 relative aux accidents du travail et aux maladies professionnelles modifiée et complétée par l'ordonnance n° 96/19 du 6 Juillet 1996 dans ses articles 6,7,8 et 12 « Est considéré comme accident du travail, tout accident ayant entraîné une lésion corporelle, imputable à une cause soudaine, extérieure et survenu dans le cadre de la relation de travail. » (art 6) « Est également considéré comme accident du travail l'accident survenu au cours :

- D'une mission à caractère exceptionnel ou permanent accomplie hors de l'établissement conformément aux

instructions de l'employeur ;

- De l'exercice ou à l'occasion d'un mandat électoral ;
- De cours d'études suivis régulièrement en dehors des heures de travail ».

(Art 7 modifié par l'article 2, de l'ordonnance)

Est, en outre, considéré comme accident du travail, même si l'intéressé n'a pas la qualité d'assuré social, l'accident survenu au cours :

- D'activités sportives organisées par l'organisme employeur ;
- De l'accomplissement d'un acte de dévouement dans l'intérêt public ou de sauvetage d'une personne en danger. ( Art 8 modifié par l'article de 3 de l'ordonnance)

Art 9 : La lésion se produisant ou le décès survenant, soit au lieu et au temps du travail, soit en un temps voisin de l'accident, soit au cours du traitement consécutif à l'accident, doivent être considérés, sauf preuve contraire, comme résultant du travail.

### **3.2. Présomption d'imputabilité :**

Si la victime apporte la preuve que la lésion corporelle est soudainement survenue au temps et au lieu de son travail, elle bénéficie de la présomption d'imputabilité de cette lésion à son activité professionnelle.

Le caractère professionnel de l'accident est alors reconnu, sauf si la caisse ou l'employeur prouve que la lésion a une origine totalement étrangère au travail ou que la victime n'était pas sous l'autorité de l'employeur.

En l'absence de présomption d'imputabilité (accident survenu hors du temps du travail, par exemple), c'est à la victime d'apporter tous les éléments de preuve du lien avec le travail.

S'agissant de salariés en mission, et en cas de contestation c'est à l'employeur ou la caisse de rapporter la preuve que le salarié avait interrompu sa mission pour un motif personnel.

### **3.3. L'accident du Trajet est également considéré comme accident du travail :**

Art 12 : est assimilé à un accident du travail, l'accident survenu pendant le trajet effectué par l'assuré pour se rendre à

son travail ou en revenir, quel que soit le mode de transport utilisé, à condition que le parcours n'ait pas été, sauf urgence ou nécessité, cas fortuit ou force majeure, interrompu ou détourné.

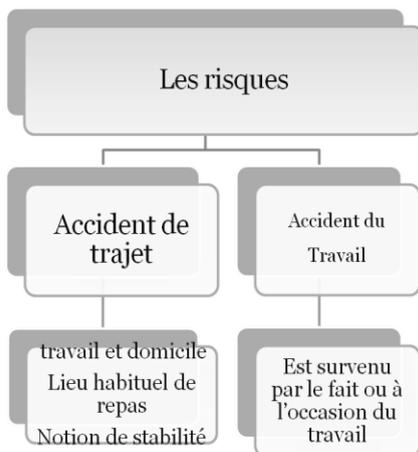
Le parcours ainsi garanti est compris entre, d'une part, le lieu de travail, et d'autre part, le lieu de résidence ou un lieu assimilé tel que celui où le travailleur se rend habituellement, soit pour prendre ses repas, soit pour des motifs d'ordre familial.

### 3.4. Accident de trajet : régime de la preuve :

L'accident est considéré comme accident de trajet lorsque la victime ou ses ayants droit apportent la preuve que l'ensemble des conditions requises sont remplies ou lorsque l'enquête permet à la CNAS de disposer sur ce point de présomptions suffisantes.

En ce sens, le témoignage de personnes ayant assisté à l'accident peut être essentiel. Leur identité doit figurer sur la déclaration.

## 4. Les risques Accidents du travail :



### 4.1. Les Bénéficiaires ou personnes protégées :

- Le travailleur salarié.
- Le travailleur assimilé à un salarié (Gardien de parking, porteur de bagages autorisé par les autorités concernées.... etc.).
- Les autres catégories de personnes



#### **4.2. Le travailleur salarié :**

Le travailleur salarié est une personne salariée travaillant à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprise, cette dernière relève par conséquent de la législation des accidents du travail.

Le lien de subordination est un critère essentiel pour distinguer le travailleur salarié du travailleur non salarié.

N'est pas considéré comme accident du travail, l'accident survenu à des moments où le salarié n'est plus en subordination de l'employeur : congés, grève, astreinte au domicile du salarié...

Toutefois, des assouplissements ont été apportés en ce qui concerne les travailleurs assimilés à des salariés et les catégories particulières.

#### **4.3. Les travailleurs assimilés à des salariés :**

- Gardien de parking, porteur de bagages autorisé par les autorités concernées
- Travailleurs à domicile
- Artistes et comédiens
- Les personnes employées par des particuliers
- Les marins pêcheurs
- Les apprentis percevant un pré salaire

#### **4.4. Les non travailleurs :**

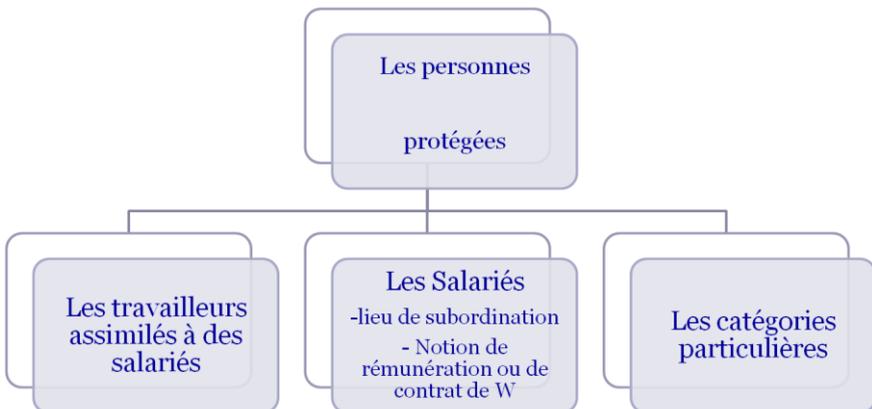
- Les apprentis,
- Les étudiants,
- Les personnes en stages de rééducation professionnelle et de réadaptation professionnelle,

- Les élèves des établissements d'enseignement technique et des établissements de formation professionnelle,
- Les personnes participant bénévolement au fonctionnement d'organismes de sécurité sociale,
- Les pupilles relevant de la sauvegarde de la jeunesse pour les accidents survenus à l'occasion d'un travail



commandé,

- Les détenus exécutant un travail pendant la durée pénale
- Les personnes participant à certaines actions sociales même si elles n'ont pas la qualité d'assuré social, à condition que l'accident survienne au cours :
- D'activités sportives organisées par l'employeur.
- D'un acte de dévouement (intérêt public ou sauvetage d'une personne en danger, même si la personne n'a pas la qualité d'assuré social)
- Les bénéficiaires de l'indemnité pour activité d'intérêt général (IAIG)
- Les personnes protégées :



## 5. Quelque donnée statistique :

le coût d'un accident de mission en circulation est 3 fois plus élevé que le coût moyen d'un accident de travail.(réf .France)

## **L'impact d'un accident de la route peut être considérable, point de vue pénal et financier ;**

### **5.1. Le risque est quotidien ;**

### **5.2. Le risque est pénal**

L'employeur est responsable de la sécurité et de la santé de ses salariés, y compris des travailleurs temporaires, dans les locaux de l'entreprise comme sur la route. (Loi n°83-13 relative aux accidents du travail et aux accidents du travail et aux maladies professionnels).

### **5.3. Le risque est financier**

Au-delà du drame humain et social, ces accidents coûtent chers : soins, rééducation, indemnités journalières versées aux victimes, sont pris en charges par la sécurité sociale.

## **6. Les causes :**

Le risque routier a souvent des origines « multifactorielles ».

- **Environnement** : (connaissance et état des itinéraires, travaux, météo, entrée de site, parking...)
- **Véhicule** : (adaptés, aménagés, équipés, entretenus...)
- **Organisation** : (horaire, préparation des tournées, choix des moyens de transport, utilisation du téléphone...)
- **Conducteur** : (respect des règles, fatigue, vigilance, capacités à la conduite...).



## **7. Démarche de prévention du risque routier :**

- L'acte de conduire est rarement considéré comme un acte

lié au travail.

- L'entreprise n'a pas toujours considéré de sa responsabilité et de ses possibilités d'action, et c'est souvent le comportement du salarié qui est mis en doute.
- Le risque routier dans le cadre d'une mission commandée par l'entreprise est un risque professionnel que l'entreprise doit traiter.

## **8. Quatre grands domaines englobent l'ensemble des problématiques rencontrées par les entreprises :**

- Déplacement : organisation en amont...
- Véhicule : choix de véhicules appropriés en bon état sûrs....
- Communication lors des déplacements : instauration d'un protocole
- Compétences : formation initiale et complémentaire

Le déplacements la gestion et la programmation globale des déplacements par l'entreprise (dans le temps, la durée...) est une des clefs de la réduction du risque routier.

## **9. Évaluation de l'importance du risque principales étapes :**

- 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 missions
- Analyse des accidents de mission survenus au cours des dernières années (accidents matériels et corporels, coûts directs ou indirects)
- Plus de la moitié des accidents mortels au travail sont des accidents de la route. L'enjeu pour l'entreprise est humain, mais aussi économique et réglementaire.
- Un chiffre est bien évidemment humain mais il est aussi réglementaire : le code du travail spécifie que « le Chef d'établissement doit prendre les mesures nécessaires pour

assurer la sécurité des travailleurs.

## **10. Comment trouver des solutions ?**

- Il faut distinguer le risque routier trajet et le risque routier mission pour ces deux types de risque, il existe des principes communs d'analyse et de traitement :
- trouver des solutions alternatives
- réduire les déplacements
- utiliser des véhicules appropriés aux trajets effectués
- Préparer les déplacements de manière à réduire l'exposition au risque
- Définir un protocole pour communiquer en sécurité
- Ajuster les compétences des salariés
- Évaluer les risques en entreprise

## **11. 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.

Dresser une analyse la plus complète possible du risque routier encouru, il est nécessaire de sensibiliser, associer de la démarche, l'état des lieux et l'analyse des déplacements (planification, organisation).

L'employeur peut également faire appel au comité d'hygiène, de sécurité (CHS) pour l'accompagner dans cette évaluation du risque.

## **12. Comment évaluer le risque routier en mission:**

Il existe 4 grands domaines de prévention

### **A- Management des déplacements**

Réduire le nombre et la fréquence des déplacements.

### **B- Management du parc de véhicules**

L'entretien du véhicule, pour que cet outil de travail ne soit pas un danger pour le salarié.

### **C- Management des communications**

L'usage du téléphone, des systèmes de navigation(GPS), ou du kit « mains libres » en mission met en jeu la vigilance du salarié.

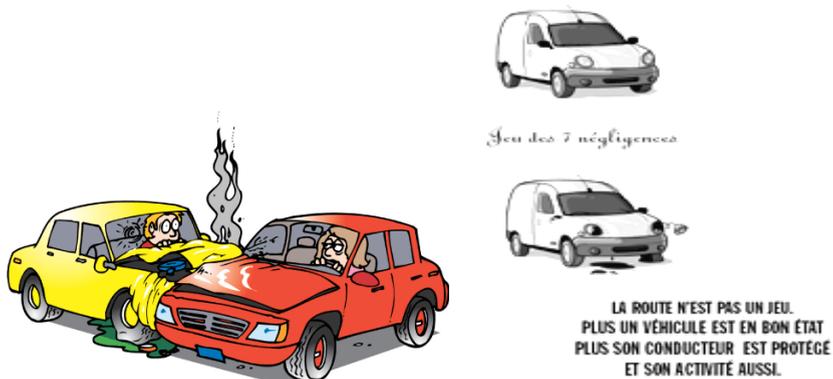
## D- Management des compétences :

La conduite n'est pas le premier métier de tous. Former à la conduite, à la sécurité routière, et aux gestes de premiers secours

Le véhicule d'entreprise est un moyen de transport à usage professionnel qui circule sur le domaine public (avec sa propre législation, le code de la route).

Il doit être adapté à la fois au déplacement et à la mission à réaliser : déplacements courts, transports de personnes, De matériel ou de fret.

Ce risque peut néanmoins être réduit. Voici dix conseils pour mettre en place un plan de prévention dans son entreprise.



### 13. Diagnostiquer le risque propre à l'entreprise :

Il faut chiffrer le risque, les dirigeants n'ont souvent pas conscience du coût des accidents routiers pour leur entreprise, coûts induits compris. Il s'agit ensuite de s'interroger sur les causes réelles des accidents.

On a souvent tendance à considérer que les accidents sont dus au comportement du conducteur au moment des faits. Il faut donc aller au-delà des premières impressions.

### 14. Communiquer régulièrement auprès des salariés :

#### 14.1. Proposer des formations

- En parallèle de ces actions de communication, des stages de formation peuvent être mis en place.
- Différents types d'actions peuvent être envisagés : des études de cas d'accident, des audits et des stages de

conduite, en conditions réelles ou en simulateur.

#### **14.2. Sécuriser sa flotte de véhicule d'entreprise**

- Le bon état des véhicules de la flotte d'entreprise est une donnée fondamentale.

#### **14.3. Placer le conducteur dans un environnement favorable**

- Les accidents sont parfois influencés par l'environnement de conduite dans lequel il se trouve.

#### **14.4. Responsabiliser les conducteurs**

- Responsabiliser les conducteurs en leur attribuant une voiture donnée ou en leur faisant remplir une fiche de prise en charge contribue donc à la réduction des accidents par négligence.

#### **14.5. Débanaliser les accidents**

- En tout état de cause, un accident ne doit jamais tomber dans l'anonymat une fois le constat d'assurance envoyé. Une procédure de suivi doit être mise en place.

#### **14.6. Agir sur les déplacements domicile travail**

- Les deux tiers des accidents routiers en entreprise ont lieu lors du trajet domicile – travail.

#### **14.7. Adapter les infrastructures routières**

- L'environnement routier aux abords de l'établissement se relève souvent source de nombreux accidents.

#### **14.8. Se regrouper par bassin d'emplois**

- Un plan sécurité routière prend une plus grande ampleur s'il est conjointement mené par plusieurs entreprises.

### **15. Conclusion :**

L'accident routier du travail est à la fois un accident de la route. La branche AT/MP (CNAS) 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.

Les mesures de prévention proposées obéissent à la logique générale de prévention des risques professionnels, à savoir : évaluer le risque, l'éviter quand cela est possible, remplacer ce qui est dangereux par ce qui l'est moins, tenir compte de l'évolution de la technologie, informer et former les salariés.

## **16. Références :**

1. Journal officiel, 1983-07-05, pp. 1210-1217. Textes législatifs et réglementaires de références concernant l'application des Conventions 81 et 87, 2001-05-01, pp. 287-306. JO du 5 juillet 1983 JO du 5 juillet 1983 Secrétariat général du gouvernement, Algérie PDF.
2. Journal officiel, 1996-07-07, no 42, pp. 13-15. Ordonnance Caisse nationale de la sécurité sociale des travailleurs salariés, Algérie (consulté le 2009-02-27).
3. Journal officiel, 1983-07-05, pp. 1210-1217. Textes législatifs et réglementaires de références concernant l'application des Conventions 81 et 87, 2001-05-01, pp. 287-306. Loi Loi Caisse nationale de la sécurité sociale des travailleurs salariés, Algérie PDF.