



Le risque routier est un risque professionnel majeur : en 2021, **c'est un accident de la route lié au travail toutes les 10 minutes !** Parmi les accidents liés au travail, les accidents routiers en mission ou au titre du trajet (domicile-travail ou travail-lieu de restauration) ne sont pas les plus fréquents mais ils font partie des accidents les plus graves. Il est donc nécessaire d'agir.

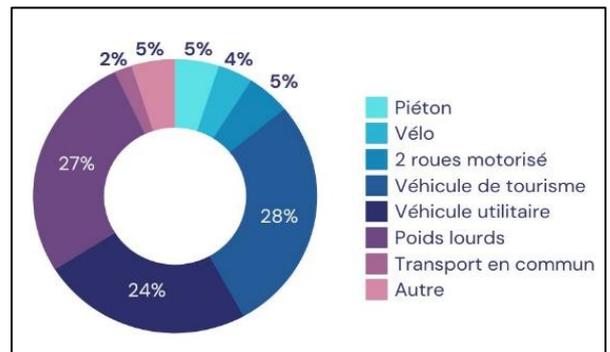
Anticiper le risque routier, c'est éviter les conséquences dramatiques pour les agents et la collectivité elle-même. L'employeur se doit de mener une démarche de prévention aboutissant à un plan d'actions s'adressant à l'ensemble des agents, quel que soit le véhicule utilisé, dans les trajets entre le domicile et le travail et dans les déplacements professionnels.

GÉNÉRALITÉS

• QUELQUES CHIFFRES-CLÉS :

D'après le Ministère du Travail (source : ONISR* - 2021) :

- Accidents routiers : **1^{ère} cause de mortalité au travail.**
- 38 % des accidents corporels de la route ont un lien avec le travail.
- **454 personnes tuées lors d'un trajet professionnel en 2021** (dont 308 lors d'un accident de trajet et 146 lors d'un accident de mission).
- Accidents de la route : 12,3% des accidents du travail et 35% des accidents du travail mortels.
- La gravité des accidents impliquant des **véhicules utilitaires légers de type camionnette** est plus élevée que la moyenne.



INRS - 2023 : Répartition des décès lors des déplacements liés au travail, selon le moyen de transport

Source : Ministère chargé du travail

Bien que le télétravail ait diminué le nombre de trajets domicile-travail, il a favorisé l'éloignement géographique du domicile des agents de leur lieu de travail. Le trajet est alors plus long même s'il est moins fréquent.

L'accidentologie liée aux **nouvelles mobilités** est en constante augmentation. Les **vélos** (mécaniques ou à assistance électrique) et les engins de déplacement électriques (**trottinettes, gyropodes, hoverboards...**) sont de plus en plus utilisés, y compris dans le cadre des trajets professionnels.

En 2021, 50% des personnes tuées en trajet domicile-travail en agglomération se déplaçaient en deux-roues motorisés, alors que ce mode n'est utilisé que dans 2% des trajets domicile-travail.

Pour la **Fonction Publique Territoriale**, on peut noter qu'en 2022, **17,7% de l'ensemble des accidents** (service et trajet) enregistrés par le Fonds National de Prévention de la CNRACL **sont des accidents routiers** (82,9% : accident de trajet ; 17,1% : accident de service).

* Observatoire national interministériel de sécurité routière

Accidents de trajet FPT :

Source : BND 2022 - CNRACL

- 4 821 événements
- 64,6% avec arrêt
- Durée moyenne des arrêts : 43,7 jours
- Les plus touchés : 55-59 ans
- ♀ 67,4% ; ♂ 32,6%
- Filière technique : 40% des événements
- Filière médico-technique : moyenne de 82 jours d'arrêt
- Causes : transport en commun (32,7%) et piéton (29,4%)

• DES RISQUES POUR LA SANTÉ :

Les accidents routiers ne sont pas les plus fréquents des accidents liés au travail mais ils font partie des accidents les plus graves avec des conséquences humaines et matérielles parfois importantes (pronostic vital engagé, handicaps, hémorragie interne, traumatismes cervicales, projection de matériel non arrimé vers l'avant). Ils peuvent entraîner des conséquences irréversibles pour l'agent et en même temps, impacter fortement l'organisation et l'activité de la collectivité.

Les **risques liés à la conduite** ne se limitent pas aux potentiels **dommages corporels** en cas d'accident de la route. Lors de cette activité, les agents sont exposés à de nombreux autres risques, à savoir :

- des **risques physiques** : vibrations du véhicule (en fonction de la vitesse moyenne de conduite, du type de véhicule, de la motorisation...), bruit (du moteur, de la circulation...), chaleur en période estivale et avec des véhicules non climatisés, fatigue visuelle liée à la lumière des phares ou au réfléchissement sur route mouillée ;
- des **risques liés aux postures de travail** : posture sédentaire de conduite à l'origine de troubles musculosquelettiques (affectant le cou, les épaules, le dos), de maladies cardio-vasculaires ou digestives ;
- des **risques liés aux manutentions manuelles** : lors des opérations de chargement/déchargement ;
- des **risques chimiques** : exposition aux gaz d'échappement en milieu urbain, lors du remplissage du réservoir (vapeurs de carburant, benzène), émanation/fuite/renversement ou autre exposition accidentelle des produits transportés ;
- des **risques psychosociaux** : stress lié aux contraintes professionnelles (organisation du travail, respect des délais...), à la conduite en elle-même (vigilance permanente, conditions météorologiques, trafic), à la responsabilité liée au transport de personnes.

• ACCIDENTS DE LA CIRCULATION : FACTEURS AGGRAVANTS DU RISQUE :

La multiplicité des lieux de travail, le temps de conduite, le comportement humain sont des facteurs aggravants du risque.

Facteurs de risque :

- **multiplicité ou éloignement des lieux de missions/travail** ;
- **déplacement mal organisé** : itinéraire nouveau ou mal connu et non préparé ;
- **obstacles imprévus ou inattendus** : ralentissements, accidents, piétons ;
- **non-respect des limites de vitesse / besoin de rattraper du temps perdu** : horaires à respecter, retard pris ;
- **mauvais état du véhicule** : véhicule mal entretenu, défaillances non signalées ;
- **utilisation de véhicules non adaptés** : transport de charges dans des véhicules trop petits, charges non arrimées, mauvais agencement des véhicules utilitaires légers ;
- **utilisation des appareils de communication** : le téléphone même avec kit main libre ou le GPS détournent l'attention du conducteur de la route ;
- **non-respect de contre-indication médicale à la conduite des véhicules** : les apnées du sommeil non traitées, les crises comitiales (encore appelées crises d'épilepsie) non stabilisées par le traitement, les diabètes déséquilibrés pouvant entraîner des malaises, la prise de médicaments qui diminue la vigilance, la consommation de drogues (cannabis, cocaïne, ecstasy), la consommation d'alcool ;
- **circulation difficile** : mauvaises conditions climatiques, circulation perturbée (état de la route, travaux, bouchons, interventions sur la voirie) ;
- **activité de travail mal préparée** : oubli qui nécessite par exemple un retour à l'atelier pour récupérer un équipement nécessaire au chantier et oublié lors de la préparation ;
- **autres éléments humains** : fatigue, conduite agressive, non-respect du code de la route.

• DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES :

Pour tout savoir sur les permis de conduire, les formations spécifiques, le certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (CACES) et l'autorisation de conduite, nous vous invitons à prendre connaissance des fiches suivantes :

- fiche AGIR : « **RISQUE ROUTIER 1/3 - La conduite sur la voie publique** »,
- fiche AGIR « **RISQUE ROUTIER 2/3 - La conduite d'engins au travail** ».

• CRITERES DE RECONNAISSANCE DU CARACTERE PROFESSIONNEL DE L'ACCIDENT DE SERVICE :

Pour être reconnu comme tel, l'accident de service survenu à un **agent titulaire ou stagiaire d'une collectivité territoriale** doit provoquer une lésion au corps humain à l'occasion du travail ou lors du trajet.

Accident de service :

3 critères sont retenus pour statuer sur l'imputabilité au service de l'accident : le lieu et l'heure de l'accident, ainsi que l'activité exercée. Il doit ainsi survenir dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice des fonctions :

- soit sur les lieux habituels de travail ;
- soit au cours d'un déplacement effectué dans le cadre d'une mission ou pour les besoins du service (ordre de mission) ;
- soit lors du trajet direct entre le domicile et le lieu de travail de l'agent.

Accident de trajet :

Pour être considéré comme imputable au service, l'accident doit se produire au cours du **trajet aller-retour entre le domicile et le lieu de travail** de l'agent (étendu au trajet **lieu de travail-lieu habituel de prise des repas**). Les interruptions et détours de parcours ne doivent pas être dictés par un intérêt personnel, indépendant du service. Ils ne sont acceptés que s'ils sont justifiés par des **nécessités de la vie courante** (ex : effectuer des courses quotidiennes ; déposer et aller chercher son enfant à l'école, à la garderie ou un collègue de travail ; de rencontrer des difficultés importantes de circulation).

PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER

Une politique de prévention du risque routier (mission et trajet) doit s'appuyer sur l'extrême gravité de ce risque malgré sa faible occurrence. La connaissance des spécificités du risque routier au sein de sa structure permet de sortir des généralités pour concrétiser une démarche de prévention correspondant à la réalité de la collectivité.

• ANALYSE PRÉALABLE DES DONNÉES :

Afin de mieux comprendre les causes multifactorielles des accidents routiers, il conviendra de **faire un bilan des accidents et des « presque-accidents »** ayant déjà pu se produire :

- lors de trajets domicile-travail (étendu aux trajets lieu de travail - lieu habituel de prise des repas) ;
- lors de déplacements en mission :
 - o sinistres occasionnés à bord d'un véhicule,
 - o sinistres occasionnés par un véhicule à des travailleurs à pied.

Type de déplacement, accident matériel et/ou corporel, type de transport (véhicule léger, deux-roues, bus...), responsabilité (tiers, agent, autres), coûts directs et indirects... sont autant de renseignements à capitaliser.

Objectifs :

- remonter aux causes à l'origine des accidents ;
- procéder à une analyse factuelle sans recherche de responsabilités personnelles dans les champs suivants : organisation des déplacements, équipements et état des véhicules, gestion des communications, compétences des conducteurs ;
- diagnostic des mobilités et déplacements.

Avantage : organiser des actions en fonction des causes identifiées.

• ÉVALUER LES RISQUES :

La conduite dans le cadre d'une mission est un acte de travail. L'employeur a l'obligation d'évaluer le risque routier comme un risque professionnel à part entière et de transcrire les résultats de cette évaluation dans le **document unique d'évaluation des risques professionnels** (DUERP).

La nature et les contraintes d'un métier influent sur le mode de conduite, sur les décisions prises par le conducteur ainsi que sur les risques rencontrés. **Les agents doivent donc être associés à la démarche d'évaluation** dans le double objectif de collecter les retours d'expérience et d'identifier les besoins.

Les étapes de l'évaluation des risques :

- réaliser un **état des lieux des déplacements** en tenant compte des conditions réelles de conduite (distance à parcourir, type et gabarit des véhicules, charges à transporter, état des routes, nature des missions...) ;
- **analyser les déplacements** (planification, organisation, multiplicité des sites) ;
- **identifier les agents exposés** et leurs compétences (permis...) ;

- **examiner les motifs et les caractéristiques des déplacements** (transport de personnes, d'outils, de matériel, de déchets, de produits chimiques...);
- **analyser le parc de véhicules** (véhicule léger, poids lourd, engin de chantier, vélo, 2 roues motorisés, entretien...).

• **DÉFINIR DES MESURES DE PRÉVENTION :**

Après l'identification et l'évaluation des risques, la définition d'actions de prévention va résulter d'un compromis entre la nécessité de réduction des risques, les obligations réglementaires (le code du travail nous indique 9 principes généraux de prévention qui doivent nous guider), les contraintes sociales, budgétaires et organisationnelles des services et les contraintes de mise en œuvre.

Des actions de prévention pourront ainsi être développées autour de 3 axes :

- **organisationnel** en limitant ou réorganisant les déplacements ;
- **technique** en s'intéressant au parc de véhicules et à leur utilisation ;
- **humain** en agissant au niveau du conducteur.

AMÉLIORER L'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS (<i>pistes de réflexion</i>)	
Lorsque l'activité le permet, il est préférable d' éviter voire de limiter les déplacements	<ul style="list-style-type: none"> ○ optimiser l'utilisation des moyens de communication (visioconférence, téléphone, mail...) ○ organiser le travail à distance / le télétravail ○ mettre à disposition un lieu de repas sur le lieu de travail ○ regrouper les rendez-vous ou les réunions hors collectivité ○ supprimer les trajets inutiles par une meilleure planification des chantiers ○ faciliter une action « covoiturage » avec véhicules des agents (mise en relation des personnes habitant dans un même secteur)
Pour les déplacements nécessaires, réduire l'exposition au risque routier	<ul style="list-style-type: none"> ○ définir le mode de transport le plus adapté (favoriser les moyens de transports collectifs pour les missions ; inciter les agents à utiliser les moyens de transports collectifs pour se rendre sur son lieu de travail) ○ limiter les distances quotidiennes parcourues ou la durée de conduite ○ aménager l'accès et le stationnement dans la collectivité ○ apporter une aide pour prendre la route dans de bonnes conditions (aménagement des horaires afin d'éviter les heures de pointe)
Sécuriser les déplacements	<ul style="list-style-type: none"> ○ intégrer la durée du trajet dans le planning de travail ○ prévoir des procédures en cas d'imprévus (retard, panne, accident...) ○ prévoir les équipements de sécurité complémentaires : triangle de sécurité, gilet haute visibilité, extincteur, trousse de secours

BIEN CHOISIR ET ENTREtenir LES VÉHICULES (<i>pistes de réflexion</i>)	
Adapter le véhicule aux déplacements et à la mission	<ul style="list-style-type: none"> ○ <u>transport de charges</u> (matériaux, produits, outils) : paroi entre l'habitacle et le volume de stockage ; volume de chargement permettant une bonne répartition des charges et un arrimage ; plancher de coffre à hauteur ○ <u>transport de personnes</u> : espace suffisant, adapté au type de personnes ○ <u>déplacement à 1 ou 2 personnes / en milieu urbain</u> : véhicule de petit gabarit ○ ne pas dépasser les limites administratives des véhicules (Poids Total Autorisé en Charge) ○ privilégier les équipements de sécurité intrinsèques (assistance électronique au freinage, airbags, limiteur de vitesse, témoin de surcharge, témoin de pression des pneus) ○ les <u>véhicules d'intervention / travaux</u> ou s'arrêtant fréquemment sur la voirie doivent faire l'objet d'une signalisation adaptée réglementaire ○ choisir des équipements complémentaires pour améliorer la sécurité et le confort : GPS, kit main libre, climatisation, accoudoir central
Réaliser la maintenance	<ul style="list-style-type: none"> ○ désigner un responsable du parc de véhicules ○ respecter les entretiens et les contrôles périodiques ○ effectuer les vérifications d'usage : contrôle de l'état et de la pression des pneumatiques, bon fonctionnement des feux et clignotants, contrôle des niveaux, propreté des phares et du pare-brise pour une bonne visibilité ○ mettre en place un carnet d'entretien pour chaque véhicule à la disposition de l'utilisateur

FORMER TOUS LES ACTEURS DE LA COLLECTIVITÉ (pistes de réflexion)	
Informier et sensibiliser les agents	<ul style="list-style-type: none"> ○ présenter et commenter le document unique d'évaluation des risques professionnels ○ communiquer sur la politique de prévention « risque routier » de la collectivité et les actions associées ○ diffuser des documents d'information sur ce thème ○ organiser des formations à la prise en main du véhicule ○ organiser des séances de sensibilisation avec les partenaires (simulateur de conduite, voiture tonneau, témoignages) ○ mettre en place des quarts d'heure prévention périodiques : permis de conduire, alcool, drogues, médicaments, téléphone au volant, vitesse, pause en cas de signe de fatigue
Former à l'usage professionnel des véhicules en sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ○ respecter les formations « initiale » et « complémentaire » des chauffeurs de poids lourds ○ organiser des formations complémentaires au-delà des permis B et E pour les usages professionnels véhicules utilitaires légers (VUL) et remorques : connaissances spécifiques VUL, remorque, chargement/déchargement engins, arrimage des charges, boîte automatique ○ vérifier régulièrement l'adéquation des permis de conduire (permis valide) et l'aptitude à conduire (autorisation de conduite)
Gérer les communications	<ul style="list-style-type: none"> ○ sensibiliser sur les risques de téléphoner en conduisant ○ évaluer les besoins de communication pendant les déplacements pour réfléchir spécifiquement aux communications dans l'organisation du travail ○ proscrire l'utilisation du téléphone portable au volant quel que soit le dispositif technique utilisé (y compris kit « mains libres ») ○ privilégier les communications hors temps de conduite (appel pendant un arrêt à l'initiative du conducteur ; renvoi automatique des appels pendant les déplacements)
Sensibiliser aux effets de la prise de substances psychoactives (alcool, stupéfiants et médicaments)	<ul style="list-style-type: none"> ○ informer sur l'altération des capacités à la conduite (temps de réaction, vision latérale et profondeur, surestimation des capacités) ○ organiser une vigilance accrue au niveau de la collectivité : détection des situations de risque, distinguer les consommations occasionnelles des addictions ○ clarifier les responsabilités de chacun (sanctions possibles, jurisprudence) ○ faire prendre conscience des risques sociaux ○ associer le médecin du travail aux actions ○ agir en respectant l'anonymat et la vie privée ○ mettre à jour le règlement intérieur (procédure spécifique lors du comportement inhabituel d'un agent au travail) ○ mettre à disposition des conducteurs des moyens d'autocontrôle de l'alcoolémie (éthylotest)

PRÉVENIR LES RISQUES D'ATTEINTE A LA SANTÉ (AUTRE QUE L'ACCIDENT) LIÉS A LA CONDUITE DE VÉHICULE (pistes de réflexion)	
Risques physiques	<ul style="list-style-type: none"> ○ vibrations du véhicule : siège antivibratile, suspension renforcée ○ bruit : climatisation (conduite fenêtre fermée), calage et arrimage des charges ○ chaleur en période estivale et avec des véhicules non climatisés : climatisation, mise à disposition de boissons fraîches, adaptation des horaires
Risques liés aux postures de travail	<ul style="list-style-type: none"> ○ position statique prolongée : prévoir des pauses dynamiques, organiser les déplacements ○ gestes répétitifs : boîte de vitesse automatique, accoudoir central
Risques liés aux manutentions manuelles	<ul style="list-style-type: none"> ○ organiser les opérations de chargement/déchargement
Risques chimiques	<ul style="list-style-type: none"> ○ cloison de séparation entre l'habitacle et le chargement ○ ventilation de la zone de chargement ○ conditionnement hermétique du chargement ○ filtre spécifique sur l'alimentation d'air du véhicule
Risques psychosociaux	<ul style="list-style-type: none"> ○ organisation du travail ○ préparation des déplacements en prenant en compte le trafic et les conditions météorologiques

En complément :

Nous vous invitons à prendre connaissance des fiches suivantes :

- fiche AGIR « RISQUE ROUTIER (1/3) - La conduite sur la voie publique »
- fiche AGIR « RISQUE ROUTIER (2/3) - La conduite d'engins au travail »

Nous vous invitons également à prendre connaissance du [guide](#) « Consommation de substances psychoactives et addictions » édité en 2021 par le CDG 37 pour prévenir et agir sur le lieu de travail.



RÉFÉRENCES :

- Code de la route.
- Quatrième partie du code du travail (articles R. 4321-1 et suivants ; R. 4323-55 à R. 4323-57).
- Dossier RISQUES ROUTIERS - Fonds National de Prévention CNRACL 2023.
- Dossier RISQUES ROUTIERS - INRS 2024.
- ED 6202 « Plan de mobilité et sécurité durables – Repenser les déplacements professionnels » - INRS mai 2015.
- Livre blanc « prévenir le risque trajet domicile-trajet » - CNAMTS 2012.
- ED 6046 « Choisir son véhicule utilitaire léger (VUL) - INRS avril 2009



Pour toute information complémentaire, contactez :
Le Service prévention
au 02 47 60 85 14 ou sur prevention@cdg37.fr