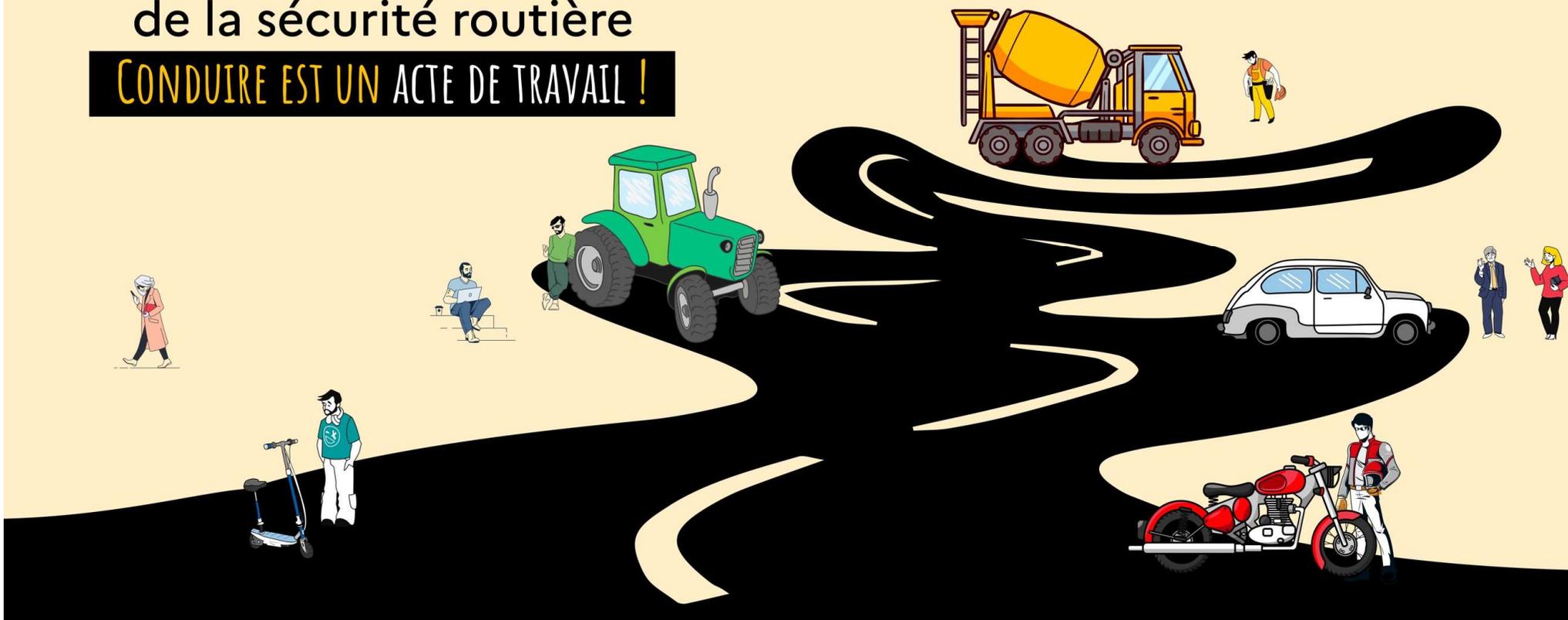


LES PLEIN'AIRES de la sécurité routière

CONDUIRE EST UN ACTE DE TRAVAIL !



.01

- Introduction



Introduction

- Cette présentation expose une méthode INRS pour évaluer le risque routier lié aux déplacements professionnels (missions)
- Cette présentation n'aborde pas les problématiques liées aux expositions sur la route : chantier, intervention d'urgence, sécurisation d'accident...
 - NB : il est possible dans la méthodologie proposée, de prendre en compte ces éléments.
- Cette présentation n'aborde pas la circulation au sein de l'établissement bien que certaines problématiques similaires puissent être rencontrées (port de ceinture de sécurité...)
 - Cette problématique est normalement gérée par le plan de circulation, les autorisations de conduite, la séparation engins/piétons ...

Le risque routier en mission

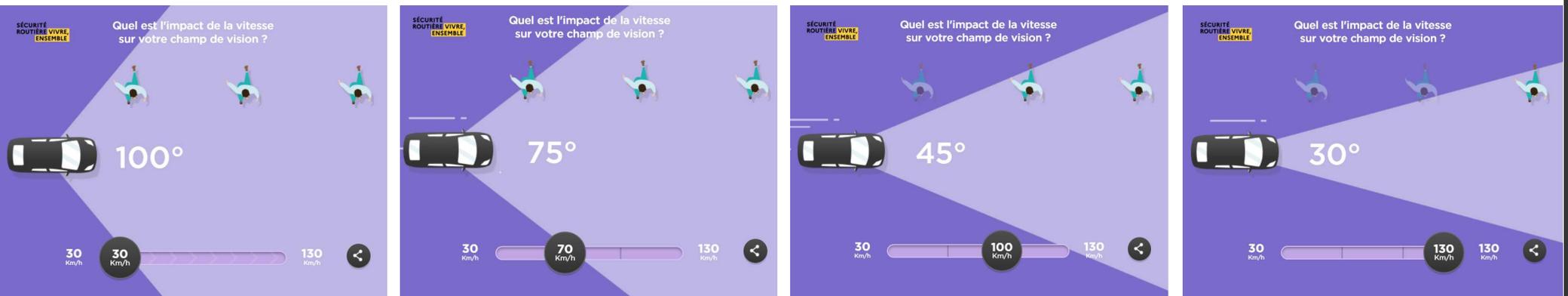
Analyse du risque et pistes de prévention

Fixons quelques idées

- 2 secondes (temps de réaction) :
 - À 150km/h = 83,3m parcourus
 - À 130km/h = 72,2m parcourus
 - À 90km/h = 50,0m parcourus
 - À 50mk/h = 27,8m parcourus
- Ecrire un SMS de 20 caractères :
 - Prend un temps total de 37s
 - Durant la rédaction, le conducteur quittera la route des yeux 17 fois
 - En moyenne cela correspond à une conduite de 26s en l'aveugle
- Que dire de régler un GPS en conduisant ?

Au sujet de la vitesse

- La vitesse est déterminante dans l'ampleur des dommages subis (DSR)
 - La vitesse provoque et aggrave les accidents
 - À partir de 20km/h un choc sans ceinture peut être mortel
 - Tout choc frontal à plus de 80km/h entraîne quasi inévitablement des séquelles irréversibles ou la mort pour tout passager, même ceinturé
 - Une vitesse qui double multiplie par 4 l'énergie de choc déployée
 - La vitesse réduit les possibilités de manœuvrer
 - Plus la vitesse augmente plus le champ visuel du conducteur diminue



Ordre de grandeur : lors d'un choc

- Selon l'institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR)
 - Un choc à 90km/h contre un obstacle fixe
 - Impose une poussée de 2-3T à l'occupant d'un véhicule
 - Ce choc équivaut à une chute de 31 m environ sous 1g (12-13 étages)
 - Un choc à 50km/h
 - Equivaut à une chute de 12,5m sous 1g (5 étages)
 - A 50km/h un enfant non maintenu par la ceinture devient un projectile d'environ 500kg
 - En fonction des conditions de l'accident, un choc à 50km/h peut multiplier par 25 à 30 le poids des occupants, et des objets présents dans la voiture
 - Il est illusoire de vouloir retenir un objet lourd avec ses bras
 - Le poids de l'objet est multiplié par 25 à 30, en fonction des conditions de l'accident
- *NB : le facteur multiplicateur de masse dépend fortement des conditions de l'accident, de la déformation du véhicule, de la vitesse... certaines simulations réalisées par l'INRS, montrent que, pour un fourgon roulant à 50km/h, et lors d'un choc frontal sans grande déformation, un pot de peinture de 2,5kg peut atteindre 220kg soit un facteur de 88 fois son poids initial*

Les charges transportées

Vidéo INRS



Gain de temps... vraiment ?

- Pour un trajet de 10km :
 - Rouler à 90km/h fera arrivé 50s plus tôt que rouler à 80km/h

- Pour un trajet de 100km :
 - rouler à 150km/h de moyenne (35 étages)
 - Fait arriver 6 minutes avant un conducteur qui roule à 130km/h de moyenne,
 - Déploie une énergie de choc 33% plus importante qu'à 130km/h (+9 étages)
 - rouler à 130km/h de moyenne (26 étages)
 - Fait arriver 8 minutes avant un conducteur qui roule à 110km/h de moyenne
 - Déploie une énergie de choc 40% plus importante qu'à 110km/h (+8 étages)
 - Rouler à 90km/h de moyenne (12 étages)
 - Fait arriver 8 minutes avant un conducteur qui roule à 80km/h de moyenne
 - Déploie une énergie de choc 27% plus importante qu'à 80km/h (+2 étages)

Notions juridiques

Le risque routier en milieu professionnel

En préalable

- Un accident de mission (L411-1 du CSS) : accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail (lien de subordination)
- Un accident de trajet (L411-2 du CSS) : accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail, et entre le lieu de travail et le lieu habituel de restauration.
- Ces deux types d'accident sont des accidents du travail (au sens du CSS)

Responsabilités

- Le salarié conducteur est sur la voie publique
 - Il est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite du véhicule
 - Code de la route
 - Accident corporel
- L'employeur est tenu à une obligation de sécurité vis-à-vis du salarié et doit
 - Supprimer le risque sinon l'évaluer
 - Prendre les mesures de prévention adaptées : organisation des déplacements, gestion du parc, des communications et des compétences
 - La responsabilité de l'employeur est engagée dès lors qu'il est démontré qu'un défaut de mesures de prévention est à l'origine d'un accident de la route.
 - *NB : du fait de l'absence de lien de subordination pendant le déplacement domicile/travail, la prévention du risque trajet ne dépend pas d'une obligation légale mais de la volonté d'agir ensemble entre employeur et salariés.*

Responsabilité

Pénale

- Obligation pour une personne physique ou morale de répondre des infractions à la loi (article de loi, règlements...)
 - Du fait de l'infraction commise relativement à un texte légal (article du code, arrêté d'application...)
 - P.ex. rouler au-delà des limitations de vitesse est une infraction aux règles du code de la route (responsabilité personnelle du conducteur)
 - Du fait d'une infraction commise à un article du code pénal
 - P.ex. mise en danger de la vie d'autrui

Civile

- Obligation de répondre des dommages et préjudices causés à autrui
 - La responsabilité contractuelle est l'obligation de la partie à un contrat de réparer le dommage causé à l'autre partie
 - La responsabilité extracontractuelle est l'obligation de réparer un dommage en dehors de tout contrat
- En général, couvert par une assurance

• 02

• Evaluation des
risques



Evaluer les risques

INRS – ED 6329

Le risque routier en milieu professionnel – Le risque en mission

Préparer l'évaluation

- Mettre en place un groupe de travail
- Intégrer tous les services de l'entreprise
 - Il n'y a pas que ceux dont le métier est de conduire qui sont exposés,
 - Il y a aussi ceux qui réalisent des chantiers, ceux qui doivent se déplacer (réunion...)
- Définir une méthode de travail
 - questionnaire préformaté,
 - enquête auprès des salariés,
 - entretiens,
- Etablir un système de cotation
 - cohérent
 - permettant de comparer des situations
 - Cotation par niveau / cotation par bande
- Définir un calendrier

Diagnostic - Recenser les déplacements en mission

- Etat des lieux le plus exhaustif possible des déplacements et des données pertinentes pour l'évaluation (analyse fonctionnelle, analyse par véhicule...)

Recenser tous les personnels effectuant des missions pour l'entreprise

	Nombre de personnes	Type de véhicule	Rayon d'action	Temps quotidien passé à la conduite	Kilométrage moyen annuel	Fréquence
Fonction A						
Fonction B						
Fonction C						
Fonction D						

Recenser les véhicules utilisés pour mission et évaluer leur kilométrage

	Véhicule personnel	Kilométrage annuel	Véhicule de société	Kilométrage annuel	Kilométrage total annuel	Kilométrage moyen annuel par véhicule
Véhicules légers						
Utilitaires légers* de moins de 3,5 t						
Poids lourds de plus de 3,5 t						
Deux-roues motorisés						

Diagnostic - Mesurer la sinistralité

Recenser la sinistralité au sein de l'entreprise et en suivre l'évolution

	Année n - 2	Année n - 1	Année n
Nombre de déclarations transmises aux assurances (constats amiables)			
Nombre de déclarations d'accidents du travail sur la route transmises à la CPAM			
Nombre total de journées d'arrêt de travail			

Diagnostic - Analyse l'organisation du travail

- Analyser l'organisation des déplacements
 - Peut-on éviter ou réduire les déplacements ?
 - Qu'est-ce qui, dans l'activité de l'entreprise génère les déplacements ?
 - L'organisation des déplacements est-elle laissée à l'initiative du salarié ?
 - Y'a-t-il une préparation des déplacement (temps de parcours, circulation...) ?
 - Quel degré d'autonomie pour le salarié ?
 - Analyser l'activité réelle : par questionnaire, entretien, réunion..., quelles difficultés, temps de conduite, quelles conditions de travail, organisation des pauses, du découchage, chargement et déchargement du véhicule, quel impact de la pression lié au rendement, ou au client ? Le défraiement a-t-il un impact sur la conduite ?
Opération de chargement et déchargement ? Modalité d'assistance en cas de panne ?
Et en cas de fermeture de l'entreprise ?
- Evaluer les contraintes de temps : urgence, rattrapage et retards sont des indicateurs d'une mauvaise maîtrise du temps; conséquence des retards sur la conduite l'organisation les tournées, sur la clientèle, sur la surcharge des véhicules ?
L'organisation du travail est-elle en cause dans ces évènements ?

Diagnostic - Analyse du parc de véhicule

- Choix et attribution des véhicules : sont-ils adaptés aux missions et aux besoins ? Les conducteurs sont-ils impliqués dans le choix ? Sont-ils loués ? Sont-ils affectés ? Utilisation de véhicules personnels pour les missions ?
- Recenser les équipements de sécurité : équipement en cas de panne, options de sécurité (ABS, antidérapage...), options de confort (climatisation, kit sommeil...); ces équipements sont-ils adaptés à l'usage ? Equipement neige ? Verglas ?
- Evaluer le parc : entretien (interne, externe, à jour), contrôle technique, kilométrage, pneumatique (pression, usure...), essuie-glace, niveau des liquides, fonctionnement des lanternes, phares, lumière de recul et clignotants...
- Analyser le transport des charges : Aménagement du véhicule ? Calage et arrimage des objets, outils, et matériaux... ? La charge dépasse-t-elle le PTAC ? Aide à la manutention ?

Diagnostic - Analyser le besoin de communication et de géolocalisation

- Evaluer les mesures existantes : téléphones professionnels ? Mise à disposition de kit main libre, dispositifs de communications intégrés ? Quelles solutions alternatives ? Sont-elles pratiques ?
- Besoin de communication : quels sont les besoins de communications pendant la mission entreprise vers salarié ? Faut-il mettre en place un protocole de communication ? Type et nature des communication (individuelle, collective) ?
- Les pratiques de communication : utilisation du portable ? Si oui, pourquoi ? Quelles informations ou données échangées ?
- Géolocalisation : Le conducteur a-t-il besoin d'une assistance de géolocalisation ? Si oui par quels moyens ? Quelle mise à jour logiciel ?

Diagnostic - Gestion des compétences

- Analyser les compétences : comment le recrutement est-il réalisé (permis de conduire seul, expérience de la conduite...) ? Quelles formations complémentaires (éco-conduite, formation externe...) ? Formation à l'arrimage des charges ? Aux moyens de manutention ?
- Suivi de l'état de santé des salariés : aptitude médicale ? Suivi des visites ? Informations transmises au service de santé ?
- Implication de la hiérarchie dans la gestion du risque : connaissance des enjeux ? analyse des accidents ? planification des déplacements ?

Evaluation et cotation et visualisation des risques

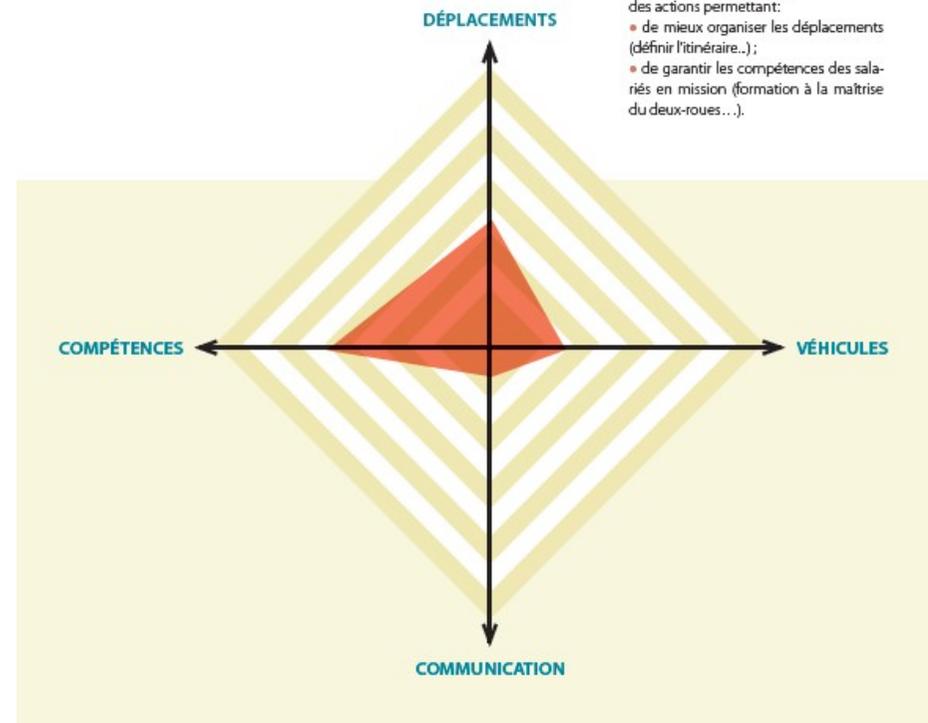
Il s'agit d'une proposition de classification en 4 dimensions

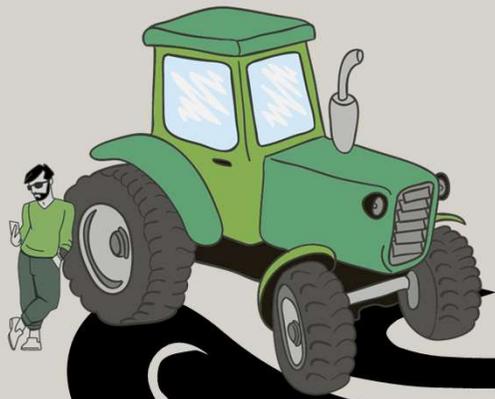
Il est possible d'ajouter des axes :

- Exposition du conducteur aux dangers de la route (2 roues, voiture, camion...)
- Organisation du travail...

La forme du graphique permet de prioriser par fonction et par activité.

Exemple: la fonction livreur en deux-roues motorisés





• 03

- Les mesures de prévention

Quelques pistes de prévention

Le risque routier en milieu professionnel

Améliorer les déplacements

- Eviter le déplacement : conférence téléphonique, visioconférence
- Réduire le temps de conduite : covoiturage, moyens de transport alternatif, interdiction de la voiture au-delà d'une certaine distance...
- Mieux préparer les déplacements : calcul des temps de déplacement, informations trafic, informations travaux, conditions météo, privilégier les routes sécurisées (autoroutes), prévoir un itinéraire bis...
- Options pouvant aider à sécuriser le trajet : limiteur de vitesse, signal port de ceinture, témoin de charge, éthylotest...

Améliorer la gestion du parc

- Equipements pour la sécurité : kit visibilité (gilet, triangle), lampe de poche, ABS, airbags, direction assistée, climatisation, assistance électronique, témoins de pression, indicateur de gabarit (dioptre), extincteurs, commandes au volant, témoin de surcharge...
- Check-list avant départ, carnet d'observation, planning de révision en lien avec le planning d'exploitation, caisse matériel disponible dans le véhicule, informations du travailleur (fiche arrimage...), outil de mesure de l'usure des pneumatiques
- Aménagement des véhicules : arrimage, calage, séparation de l'habitacle, afficher les charges utiles
 - Si la séparation n'est pas initialement prévue par le fabricant, attention à la résistance du matériau utilisé pour la séparation. Pour rappel une caisse de 10kg d'outils devient un projectile de 250-300kg en cas de choc frontal,

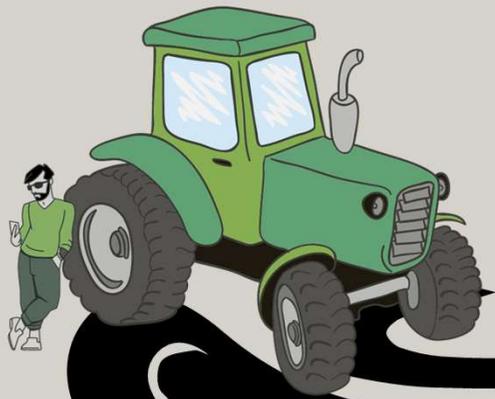
Améliorer les communications

- On ne décroche pas en voiture !
- On déconnecte les notifications !
- Pas de réglages du véhicule (GPS compris) en roulant !
- En cas de communication longue et nécessaire, prévoir un protocole
 - Aménagement de pause de 10min toutes les 2h
 - Utilisation du portable à ce moment
 - En cas de covoiturage l'autre salarié utilise le téléphone
 - Pour les situations d'urgence, prévoir un rappel dans la demi-heure...
- Réduire les communications au strict nécessaire
 - Elaboration de critère d'urgence et mise en place d'une organisation du travail,
 - Renvoi d'appel vers le secrétariat/ la boîte vocale le temps du trajet...

Améliorer les compétences

- Formaliser une formation sécurité routière,
- Formation complémentaire écoconduite, centre de formation à la conduite en sécurité, conduite en charge, techniques d'arrimage...
- Renouveler régulièrement la formation...
- Utiliser l'analyse des accidents de la route pour réaliser des sensibilisations
- Mettre à disposition des fiches pratiques, renvoyer régulièrement des informations sur le risque...

- Rappel : une information/instruction est le fait de mettre à disposition une consigne (causerie, fiche de poste...); une formation est la transmission d'une connaissance avec vérification des acquis et établissement d'un niveau minimal requis.
- Rq : pour rappel un permis B passé il y a 20ans suffit à conduire une fourgonnette chargée
- NB : la formation ne sera efficace que si elle est adaptée au métier



• 04

- Des outils utiles

Des outils pour vous aider

Le risque routier en milieu professionnel

INRS

- ED 6046 – Choisir un véhicule utilitaire léger (VUL)
- ED 6329 – Le risque routier en mission – guide d'évaluation des risques
- ED 6352 – Le risque routier – un risque professionnel à maîtriser

- Site Youtube : <https://www.youtube.com/user/inrsfrance>
- Site internet : www.inrs.fr

- NAPO, collaboration INRS
 - [Napo dans...En route pour la prévention ! | NAPO \(napofilm.net\)](#)

Application utile

- JeBalise :
 - [JeBalise](#)
 - Application risque routier pendant les chantiers du BTP

- Jeu Prev'en route
 - [Prev'en route \(prst-pdl.fr\)](#)
 - Jeu de plateau gratuit programmable,
 - Parcours de sensibilisation par des questions-réponses
 - En individuel ou par équipe
 - Licence et Pilotage DREETS Pays-de-la-Loire

Partenaires

- MSA
 - Questionnaire d'évaluation pour accompagner les entreprises agricoles – Risque routier, tous concernés
 - [Questionnaire-evaluation-sur-le-risque-routier.pdf \(msa.fr\)](#)
- OPPBTP
 - Risque routier dans le BTP
 - [Risque routier dans le BTP : tous les outils et solutions de prévention - Prévention BTP \(preventionbtp.fr\)](#)
- Fondation Vinci Autoroutes
 - Le site : [Fondation d'entreprise VINCI Autoroutes pour une conduite responsable | Fondation VINCI Autoroutes \(vinci-autoroutes.com\)](#)
 - Plateforme multimédia : [Roulons Autrement | Fondation VINCI Autoroutes \(vinci-autoroutes.com\)](#)

• **MERCI** de votre
attention

