

# **Prévention du risque routier au travail**

**Texte adopté le 5 novembre 2003**

**Par la Commission des Accidents du Travail et des  
Maladies Professionnelles**

## **La branche des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles (AT-MP)**

---

La branche des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles est une des 4 branches de la sécurité sociale avec une spécificité forte : les risques professionnels. Aussi, c'est un domaine dans lequel les partenaires sociaux sont particulièrement légitimes.

Au sein de la Cnamts, la branche des AT-MP a la charge de gérer les risques professionnels auxquels sont confrontés les salariés des entreprises de l'industrie, du commerce et des services, et d'autres catégories telles que les élèves de l'enseignement technique, stagiaires de la formation professionnelle, adhérents à l'assurance volontaire... .

Sa vocation est donc d'aider les acteurs de la vie économique à éviter ces risques, à tout au moins en atténuer la gravité ou la fréquence, et en cas de survenue à indemniser les victimes.

La **Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles (CAT-MP)** décide et valide par son instance paritaire la politique à mener en matière des risques professionnels par la branche des AT-MP.

Sa mission s'exerce dans les domaines suivants :

- L'équilibre financier de la branche en déterminant les recettes du Fonds National des Accidents du Travail (FNAT),
- La tarification appliquée aux entreprises,
- La prévention des risques professionnels auprès des salariés,
- La réparation des victimes.

La CAT-MP est composée de représentants des assurés sociaux (CFDT, CFTC, CFE-CGC, CGT-FO, CGT) et de représentants des employeurs (UPA).

**Texte adopté par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies  
Professionnelles lors de sa réunion du 5 novembre 2003**

## **Pour la prévention du risque routier mission**

### **POINT 1 : PREAMBULE**

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.

De plus, si le permis de conduire, qu'il possède personnellement, est considéré comme un élément substantiel de son contrat de travail, il peut se trouver privé d'emploi du fait d'une infraction commise avec sa voiture personnelle et hors du travail, y compris si cette infraction n'a eu aucune conséquence dommageable pour autrui. L'employeur, même s'il n'est pas personnellement présent dans le véhicule, sera la plupart du temps « appelé en la cause » en cas d'accident routier ayant entraîné un dommage pour des personnes, qui peuvent être ou non des salariés de l'entreprise. Ceci est lié au fait que le conducteur-salarié est son préposé, et qu'il existe un lien spécifique créé par le contrat de travail, le lien de subordination. Ce lien n'est pas rompu lorsque le salarié, dans le cadre d'une mission fixée par l'employeur, conduit un véhicule sur la voie publique.

### **POINT 2 : CADRE GENERAL DE LA REFLEXION**

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 230-2 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.

S'il appartient à l'employeur de mettre en place les mesures de prévention proposées, il appartient aux salariés de respecter ces mesures et les dispositions du code de la route. C'est à cette condition que les mesures de prévention mises en place auront leur pleine justification.

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 technique, informer et former les salariés.

Les mesures proposées peuvent utilement être déclinées dans le cadre des Comités techniques nationaux (CTN), lieux naturels d'élaboration de propositions adaptées à la diversité des différents métiers.

#### **L'évaluation du risque**

Il est rappelé que le risque routier encouru par le salarié en mission fait partie intégrante des risques professionnels; à ce titre il est pris en compte dans le cadre du Document unique instauré par le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001.

#### **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.

## **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.

## **POINT 3 : RECOMMANDATIONS AUX CTN**

Par ailleurs, la commission demande aux CTN concernés d'engager une réflexion spécifique pour ce qui concerne les véhicules utilitaires légers (VUL), réflexion qui pourra s'articuler autour des thèmes suivants :

### ● Equipement du VUL

Une mesure consistant à doter, lors de l'achat, les utilitaires légers des équipements de sécurité optionnels prévus au catalogue des constructeurs est un moyen d'améliorer les conditions de conduite des salariés qui sont amenés à utiliser ces véhicules

### ● Aménagement du VUL

L'agencement du véhicule utilitaire en option ou en post-équipement peut consister à séparer la partie « habitacle » du volume utilisé pour le transport des matériaux, des produits et des outils, ceci afin de ne pas gêner le salarié dans son activité de conduite.

### ● Chargement du VUL

Les charges, les matériaux, les produits ou les outils transportés le sont dans des conditions telles qu'ils ne constituent pas un facteur de risque pour le conducteur et les passagers, ni un facteur d'accident ou d'aggravation du risque en cas de survenue d'un accident.