P21 IDENTIFIER ET PRÉVENIR LE RISQUE ROUTIER

Le risque routier reste un risque majeur pour l'ensemble des secteurs d'activité. De nombreux agents conduisent un véhicule dans le cadre de leurs activités professionnelles que ce soit régulièrement ou occasionnellement. La prévention du risque routier consiste à agir sur les déplacements, les véhicules, les communications et les compétences.

L'ACCIDENTALITÉ DE 2023 EN QUELQUES CHIFFRES

Plus d'un tiers des accidents corporels sur la route implique au moins une personne qui se déplaçait dans le cadre de son travail.

ONSIR (2023)

Parmi les accidents corporels : **440 sont mortels.** Soit 1.2 décès par jour en moyenne en lien avec les déplacements professionnels.

67 % de ces décès ont eu lieu lors d'accident sur le trajet entre domicile et espace de travail ou de restauration.

Les causes présumées principales d'accident mortels sont :

- L'excès de vitesse ;
- L'inattention ;
- Le refus de priorité.

Le non port de la ceinture concerne encore entre 14 et 29 % des accidents mortels.

Les véhicules les plus concernés sont les deux roues motorisés, les véhicules de tourisme et les utilitaires.

UN RISQUE PROFESSIONNEL MAJEUR

Les dommages corporels en cas d'accident peuvent être très graves mais les risques liés à la conduite de véhicule, notamment de voiture, ne se limite pas qu'à cela.

Les risques physiques :

Le conducteur est exposé aux **vibrations** qui en fonction du type de véhicule, des routes, de la vitesse... peuvent être à l'origine de douleurs au niveau de la colonne vertébrale. Le **bruit** (moteur, circulation), la **chaleur** en période estivale, **l'éblouissement** par les phares des autres véhicules sont autant de risques auxquels le conducteur est exposé.

Les TMS :

Liés à la posture de conduite qui est sédentaire, les TMS les plus couramment associés au risque routier peuvent toucher le **cou**, les **épaules**, le **dos**.

Les risques liés à la manutention :

Ces risques concernent principalement les agents chargés d'effectuer des opérations de chargement / déchargement. Ces agents sont alors soumis aux **lumbagos**, **chocs**, **douleurs** dorsales, **contusions**, etc.

Les risques chimiques :

Le conducteur est exposé aux **gaz d'échappement** (particulièrement en milieu urbain) et aux vapeurs **de carburant** lors du remplissage du réservoir. Pour rappel, les effluents du diesel et le benzène sont cancérogènes. Le risque chimique peut aussi provenir du **transport** de produits ou substances chimiques, notamment lors de leur chargement (émanations, fuites, renversement ...).

Les RPS :

La conduite peut être source de **stress** (respect des délais, organisation du travail, vigilance, trafic...) et exposer les agents à de la **violence externe** (conflit sur la route, agressions verbales ou physiques, etc.)

Le risque routier ne concerne pas que la conduite de voiture mais bien les risques associés aux déplacements avec tout type de véhicule : vélo, trottinette, moto, *etc.*

LES FACTEURS DE RISQUES

Lors des accidents de mission ou de trajet, les causes sont multiples, certaines peuvent être considérées comme en-dehors de la volonté du conducteur (soit « externe ») et certaines liées plus directement au conducteur (soit « interne ») :

Les facteurs de risques « externes » :

La météo : Les mauvaises conditions climatiques sont un risque majeur : visibilité réduite (éblouissement, brouillard, pluie, etc.), perte d'adhérence (route mouillée, gelée) , etc.

La conduite de nuit : La moitié des accidents mortels sur la route ont lieu la nuit où la visibilité est moins bonne, le risque d'éblouissement par les phares des voitures croisées est plus important et le risque de somnolence accru.

Les obstacles imprévus ou inattendus : La circulation peut être perturbée par de nombreux évènements difficilement prévisibles : travaux inattendus, bouchons, interventions sur la voirie, piétons, ralentissements, accidents, ...

Les facteurs de risques « internes » :

L'état de conscience altéré : Par la fatigue, la prise de substance (notamment l'alcool) ou de médicament. Pour rappel, certain médicament sont contre-indiqués pour la conduite.

L'empressement : Le désir de ne pas être en retard, de « ne pas perdre du temps » ou des horaires à respecter peuvent pousser un conducteur à prendre des risques inconsidérés au volant (excès de vitesse, dépassement dangereux, etc.)

Un trajet mal préparé : Un itinéraire nouveau ou mal connu et non préparé peut entrainer, l'oubli de matériel nécessaire à la tâche qui nécessite par exemple un aller-retour de plus.

Le mauvais état du véhicule : Un véhicule mal entretenu ou dont des défaillances ne seraient pas correctement signalées peut augmenter le risque d'accident.

Véhicules non adaptés ou mal équipés : L'utilisation d'un véhicule inadapté à la tâche réalisé — par exemple le transport de charges dans un véhicule trop petit ou ne permettant pas d'arrimer les charges correctement — peut exposer son conducteur à des risques supplémentaires.

Le non-respect du code de la route : Les erreurs de conduite, ou le non-respect volontaire du code de la route peuvent mettre en danger le conducteur et les autres usagers en entrainant des accidents ou suraccident.

→ Les infractions au Code de la route les plus fréquentes sont : l'excès de vitesse, l'usage du téléphone au volant, les refus de priorité ou encore l'oubli du port de la ceinture.

L'utilisation des appareils de communication : Le téléphone au volant est bien entendu interdit. Mais de façon plus générale, les appareils de communications (kits main libre, GPS, appels en Bluetooth, etc.) détournent l'attention du conducteur et doivent être utilisés de préférence à l'arrêt du véhicule.

La posture : Une mauvais installation à son véhicule peut entrainer de fortes contraintes sur le corps (extension du cou, des jambes, etc.) voire impacter la qualité de sa conduite (manque de visibilité, réduction de la mobilité, etc.)

PRÉVENIR LE RISQUE ROUTIER

Le risque routier, au même titre que tout les autres risques professionnels, doit être pris en compte par l'employeur. On entend ainsi les risques lors des déplacements pendulaires (domicile / lieu de travail, lieu de travail / lieu de restauration) et lors des missions (déplacements extérieurs au lieu de travail habituel).

Evaluer et intégrer les risques au DUERP

L'évaluation des risques routiers constitue le point de départ de la démarche de prévention. Elle s'inscrit dans la démarche plus globale d'évaluation des risques professionnels à laquelle est soumis l'élu-employeur. Au-delà du strict respect de l'obligation réglementaire, ce document doit permettre à l'employeur d'élaborer un plan d'action définissant les mesures de prévention appropriées aux risques identifiés : accidents de la circulation, vibrations, bruit, stress... .

Penser les déplacements

- **Limiter les déplacements non-nécessaires :** favoriser les audioconférences, mettre à disposition un lieu de repas sur site ;
- **Réduire le risque des déplacement nécessaire :** favoriser les moyens de transports collectifs (sensibilisation au recours des moyens de transport, recherche de solutions de transport collectif pour les missions de groupe) ;
- **Aménager les accès et le stationnement** dans la collectivité ;
- **Limiter les temps passés en déplacement** : définir des distances limites, optimiser des déplacements à plusieurs ;
- **Favoriser la prise de route dans de bonnes conditions** : aménagement des horaires afin d'éviter les heures de pointe, rendre possible le report d'un déplacement en cas de conditions météorologiques défavorables ;
- **Calculer les temps de déplacement** dans le respect du code de la route et des temps de pause ;
- **Favoriser les itinéraires empruntant les autoroutes.**

Gérer le parc de véhicule (voir P23 La gestion du parc automobile)

- **Inciter les agents à veiller au bon état de leur véhicule** ;
- **Avant achat ou location, vérifier la pertinence du véhicule** au regard des déplacements et missions qui seront effectués (par exemple : adéquation entre poids du chargement et capacité du véhicule) ;
- **Véhicule équipé des équipements de sécurité** (assistance électronique au freinage, airbags, limitateur de vitesse, etc.)
- **Entretien régulier** des véhicules (personne désignée pour le suivi, carnet de maintenance, etc.)

Encadrer les communications

- **Rappel régulier des consignes de sécurité** : pas de programmation du GPS en cours de conduite, l'utilisation du téléphone quel que soit le dispositif technique utilisé (y compris kit « main libre ») doit être proscrite ;
- **Protocole de communication** qui permette de rester en contact avec l'agent sans qu'il ne prenne les appels en conduite (appel à l'arrêt à l'initiative du conducteur, le téléphone est éteint pendant le déplacement ; renvoi automatique des appels, etc.)

S'assurer des compétences

- **Permis de conduire en cours de validité** et adapté au type de véhicule à conduire.
- **Informations et sensibilisations.**
- **Mise en place de formations complémentaires** (en fonction des compétences, des besoins).
- **Formation aux gestes de premiers secours** pour permettre au témoin d'un accident d'intervenir.

RÉFÉRENCES :

> Bilan de l'accidentalité de l'année 2023 de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONSIR), page 88 à 89.
> Code du travail et Code de la route
> Cette fiche a été conçue en utilisant les ressources du graphiste Freepik sur le site flaticon.com

cdg DOUBS Centre de Gestion FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE
SERVICE PRÉVENTION
50 AVENUE WILSON–CS 98416
25208 MONTBÉLIARD CEDEX
prevention@cdg25.org
WWW.CDG25.ORG