

# CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## NOTE DU COMITÉ DES EXPERTS

### SÉCURITÉ ROUTIÈRE

et

### RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

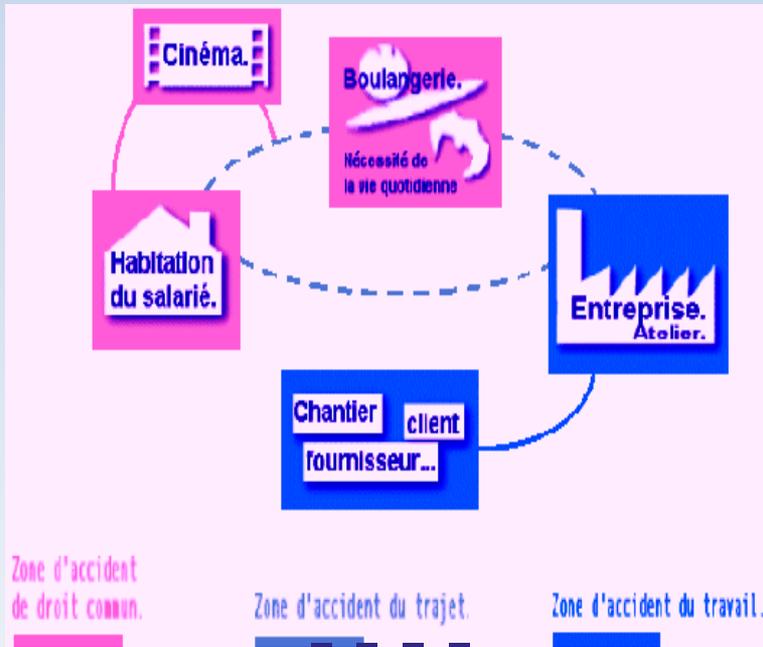
**Pour le Comité des experts,**

**Rédacteur principal :** Thierry FASSENOT, membre du comité des experts du CNSR (mandat 2017-2019)

**Contributeurs pour le comité des experts (mandats 2020-2022 ou 2017-2019) :**

Pierre CASTAING, Gilles DUCHAMP, Marie-Axelle GRANIE, Benoit HIRON, Sylviane LAFONT,  
Emmanuel LAGARDE, Marine MILLOT, Hélène TATTEGRAIN, Manuel SALATHE, Eric VIOLETTE

## Le ou les risques routiers professionnels ?



Ce sont les **risques auxquels sont exposés les collaborateurs** d'une entreprise, d'une organisation ou d'une administration (appelée **entreprise** par la suite) :

- En déplacement sur la route pendant l'activité professionnelle (déplacement en mission ou en service, appelé **mission** par la suite),
- ou en trajet sur la route du domicile vers le lieu de travail ou du lieu de travail vers le domicile (appelé **trajet** par la suite)

Les conséquences de ces risques sont **principalement des accidents de la circulation indemnisés par les régimes sociaux de couverture de l'accident du travail** (plus rarement des maladies professionnelles).

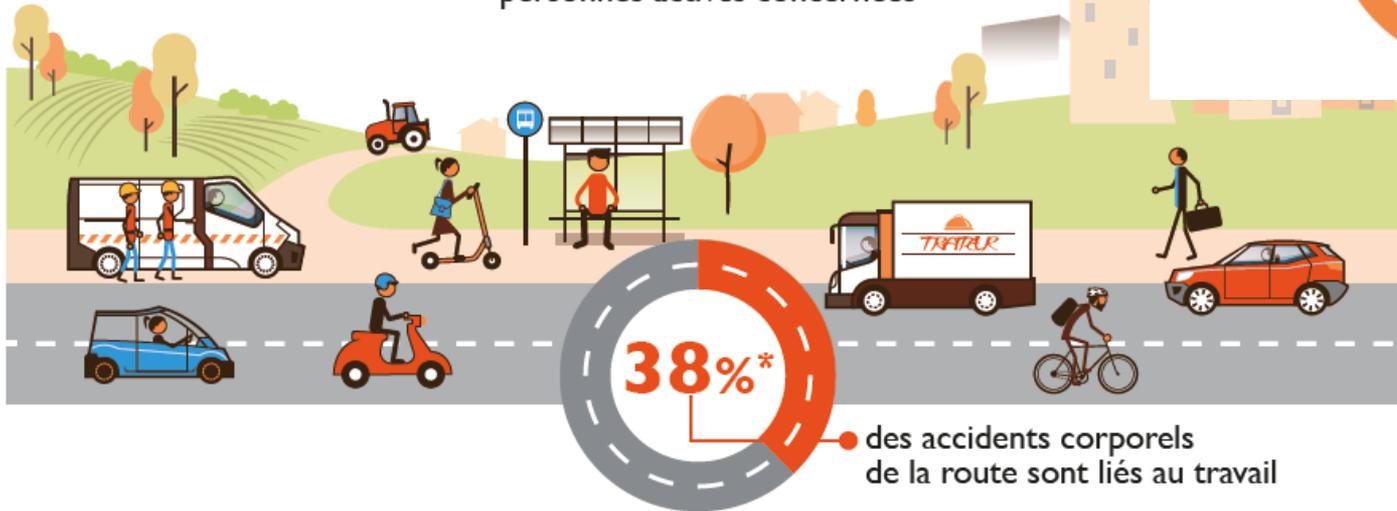
## Sécurité routière et risque routier professionnel

- **Une longue histoire** : années 90, premiers développements de la prévention du risque routier professionnel
- En **1999**, **charte de partenariat** signée entre la **DISR** et la **branche accidents du travail** de la sécurité sociale pour une prévention concertée et adaptée au cadre professionnel
- Actions structurées entre 2001 et 2012 : efficacité prouvée par une réduction de la sinistralité en mission mais limites d'une approche trop générique.
- **A partir de 2016, le besoin d'accentuer l'effort** :
  - Le 3<sup>e</sup> Plan santé au travail inscrit la prévention du risque routier
  - Les 7 engagements portés par la Sécurité Routière
  - Le risque routier professionnel inscrit à l'ordre du jour du comité des experts
  - La thématique RRP figure officiellement dans les travaux des commissions du CNSR et aboutit à une recommandation
  - Le CISR de janvier 2018
  - Le risque routier est inscrit dans les objectifs de la branche ATMP de la SS

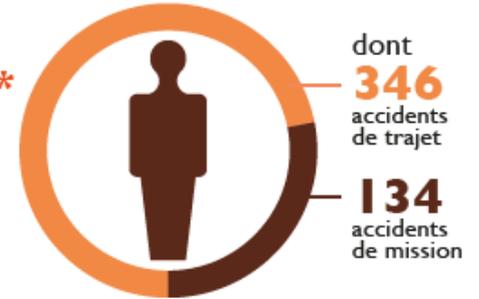
# Risque routier professionnel

## Quels enjeux pour l'État ?

**26 879 600**  
personnes actives concernées



**480\***  
personnes tuées



**La route  
1ère cause  
de  
mortalité  
au travail**

Deux leviers pour la sécurité routière :

- La réduction de la sinistralité routière professionnelle
- Des pratiques et un comportement adapté sur la route dans le cadre professionnel se retrouvent dans le cadre privé

**L'entreprise est un lieu essentiel de mobilisation des citoyens (employeurs et collaborateurs) en faveur de la sécurité routière**

## Quels enjeux pour le monde professionnel?

Parmi les accidents liés au travail, les accidents routiers professionnels ne sont pas les plus fréquents mais ils font partie des accidents les plus graves

### Des conséquences graves



**4,1 millions**  
de journées  
d'arrêt de travail  
chaque année



Soit l'équivalent  
de plus de

**16 000**

salariés qui seraient  
arrêtés toute une année !



**En moyenne,**

c'est **77 jours d'arrêt**  
pour une victime d'un accident  
de la route en lien avec le travail



soit **10 jours de plus**  
que pour les autres victimes  
d'accidents du travail

Les accidents routiers professionnels peuvent avoir des conséquences irréversibles pour le travailleur et ses proches et aussi très pénalisantes pour l'activité de l'entreprise.

#### Pour l'employeur :

Humains, juridiques, financiers (coûts directs de réparation et d'indemnisation des accidents), Économiques (coûts indirects), absentéisme, performance, turnover, fidélisation, compétences, image de l'entreprise.

#### Pour le salarié :

Arrêt de travail, incapacité permanente, restriction d'activité, perte d'emploi, désinsertion professionnelle.

#### Sources :

données 2017 agrégées du régime général (Cnam), de la Mutualité sociale agricole (MSA) et données 2017 de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

## Le levier juridique

**La politique de sécurité routière s'applique à tous : le code de la route**

**Ce n'est pas le seul : le contexte professionnel est spécifique du fait de l'existence d'autres règles à appliquer en plus du code de la route**

- En **mission**, les règles du **code du travail** car l'employeur qui organise le travail et les déplacements nécessaires, engage sa responsabilité pénale par le lien de subordination existant pendant ces déplacements (ce lien n'est pas établi lors des déplacements en trajet).
- Les règles sont également celles du **code de la sécurité sociale** car les **accidents de mission et de trajet** sont reconnus et indemnisés au titre des accidents du travail et au regard des **cotisations AT payées à 100 % par l'employeur qui engage une responsabilité civile de fait.**

## Prévenir le risque routier, un acte de management

**L'analyse des accidents routiers professionnels montre que certains facteurs d'accident sont accrus dans le contexte de l'activité professionnelle renvoyant clairement à l'organisation de l'entreprise.**

Par exemple :

- utilisation du téléphone et d'autres distracteurs dont les systèmes embarqués nécessaires à la performance de l'entreprise
- fatigue,
- stress,
- vitesse inadaptée
- ...

**En référence au Code du travail , l'employeur doit évaluer les tous les risques professionnels auxquels sont exposés les collaborateurs et les intégrer au document unique**

**Pour le risque en trajet, le lien de subordination n'existe pas mais la responsabilité civile de l'employeur est engagée du fait de l'indemnisation au titre des accidents du travail.**

## Et pourtant

**Trop souvent, l'entreprise ne se sent pas concernée :**

- Ces déplacements s'effectuent sur la route, **domaine public** et donc en dehors de l'enceinte de l'entreprise et **milieu « ouvert »**
- Quand **l'activité principale** de l'entreprise n'est pas le transport, le déplacement n'est pas perçu comme partie intégrante de l'activité.

**Les chiffres inquiétants au plan national, ne le sont pas toujours au niveau de l'entreprise qui se déplace pour exercer son cœur de métier :**

- Faible fréquence : **3% des accidents du travail** c'est peu pour une entreprise d'une centaine de salariés qui a en moyenne 3 à 4 accidents de travail par an

En conséquence :

- le **déplacement routier** n'est pas considéré comme une activité dangereuse mais un « **temps perdu** »
- **Peu de règles** le concernent dans l'entreprise

**C'est malheureusement quand l'accident routier survient, souvent très grave, que l'entreprise se décide à agir.**

## Nécessité d'une approche différenciée / métier

### La route

- Espace public
- Espace ouvert

### Le véhicule

- Véhicule de société/ de fonction
- Véhicule personnel

### Le déplacement

- Professionnel de la route
- Professionnel sur la route

### Les conditions liées au métier

- Livraisons
- Transport voyageurs
- Interventions de maintenance
- Chantier
- Commercial,...



## Nécessité d'une approche ciblée /sinistralité

En **2018**, pour le régime général de sécurité sociale (plus de **18 millions de salariés**), l'**ensemble des activités exercées est réparti dans 720 codes NAF**

70% des accidents routiers concernent 80 codes NAF

**La moitié des accidents routiers concerne 30 codes NAF**

### En mission

- **38% des accidents concernent les 20 codes NAF des Pros de la route**  
(36% pour 14 codes NAF)
- 62% des accidents concernent les 700 codes NAF des Pros sur la route mais **33% concernent 28 codes NAF**)

### En trajet

- **La moitié des accidents concerne 33 codes NAF** (dont 20 déjà listés en mission)

**Attention** : une **disparité** aussi au regard de l'**effectif des entreprises concernées**

## La perception de la mobilité ... au cœur des enjeux de l'entreprise

Kms parcourus, heures passées dans les transports,...

- pour se rendre à son travail,
- pendant sa journée de travail,
- pour revenir à son domicile,

### Ayant des impacts positifs :

- réduction des délais de livraison, des stocks
- accès à de nouveaux marchés,
- réduction globale des coûts,
- qualité du service client,
- désenclavement et accessibilité accrue de certaines zones géographiques,

### Perçue positivement :

- **Par le PRO DE LA route**, une nécessité,
- **Par le PRO SUR la route**, une parenthèse permettant de réguler l'activité.

## La perception de la mobilité ... au cœur des enjeux de l'entreprise

### Mais aussi des impacts négatifs

- Une sinistralité matérielle pour la flotte de véhicules
- Un cout économique, des contraintes environnementales, fiscales
- Plus rarement une sinistralité corporelle routière

### Les outils de maitrise ?

Souvent, on ne mesure que les **conséquences économiques directes** de la mobilité dans le cadre professionnel.

Eventuellement ses **conséquences environnementales** (CO2) du trajet en y incluant parfois la mission.

On la trace avec des **indicateurs** : coût de la flotte (TCO, TCM), verdissement de la flotte...

### Et plus rarement

- indicateurs RH : absentéisme, baromètre social incluant la mobilité, QVT
- indicateurs de performance globale intégrant l'activité de déplacement et ses effets immédiats ou différés (fatigue, stress, RPS, TMS...)

## Le risque routier professionnel à la croisée des politiques publiques

### **Prévenir le risque routier professionnel c'est :**

- ✓ Agir avec le citoyen usager de la route, la collectivité, l'entreprise
  
- ✓ Agir avec l'employeur et le collaborateur. S'inscrit dans la politique de santé au travail
  
- ✓ Questionner la place et la prise en compte du déplacement dans l'organisation de l'entreprise
  - pour agir avec les représentants du territoire, les AOM, les acteurs de la mobilité,
  - Pour s'inscrire dans la politique de transition écologique.

# Risque routier professionnel

## Santé au travail

Concerne chaque employeur et chaque travailleur

**Plan Santé au travail**

## Sécurité routière

Concerne chaque collectivité, entreprise ou citoyen

**Politique de sécurité routière**

## Transition écologique

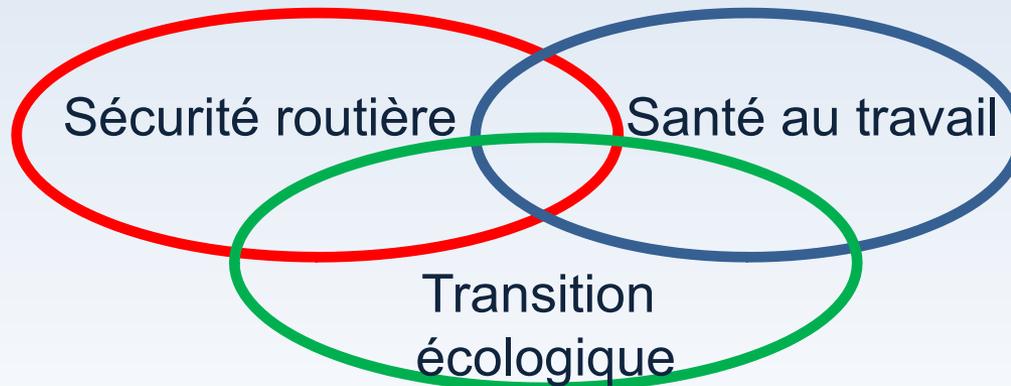
Concerne tous les acteurs :

- Transport
- Transition énergétique
- Mobilité et territoires
- Santé Environnement

**Exemple : Stratégie**

**Transports et mobilité**

**Ademe décembre 2020**



# Risque routier professionnel

## Côté entreprise, un cloisonnement

Compétitivité  
&  
Perf. économique

- ✓ KPI (activité de l'entreprise)
- ✓ Maitrise des coûts
- ✓ Finances, fiscalité, Normes environnementales
- ✓ Transition énergétique, « verdissement » flotte
- ✓ Achats
- ✓ Gestion RH
- ✓ RSE
- ✓ ...

Sécurité  
Qualité de vie au travail

- ✓ QSE
- ✓ Document unique DU
- ✓ Plan d'action de prévention
- ✓ ...

Environnement  
Transition énergétique

- ✓ Coût d'exploitation de la flotte
- ✓ Assurances
- ✓ Gestion de de la flotte
- ✓ Frais de reprises
- ✓ TCO, TCM (comportement conducteurs)
- ✓ Car policy
- ✓ Loi LOM ; forfait mobilité durable
- ✓ Mesures alternatives
- ✓ Plan de mobilité
- ✓ ...

## Comment agir ?

### 12 recommandations pour :

- ✓ Afficher la **convergence des politiques publiques**
- ✓ Répondre aux **spécificités du contexte professionnel**
- ✓ Agir en cohérence et favoriser **prise de conscience et engagement** de l'entreprise
- ✓ Inciter à la **prise en compte du risque mission** pour les secteurs les plus concernés
- ✓ **Outiller l'entreprise** pour qu'elle réponde aux enjeux et devienne un acteur majeur d'une mobilité maîtrisée sûre et durable
- ✓ **Simplifier la réponse aux obligations réglementaires** et favoriser la mise en œuvre d'actions opérationnelles

### Réparties sur 4 axes de mobilisation et d'engagement des parties prenantes:

- **Axe 1 : Construire le cadre stratégique**, élaborer et promouvoir la mise en œuvre d'une politique commune claire et cohérente
- **Axe 2 : Accentuer la prévention du risque en mission** par le renforcement des exigences réglementaires
- **Axe 3 : Aborder la prévention du risque trajet domicile-travail** par une approche globale de la mobilité dans le cadre professionnel (mission et trajet)
- **Axe 4 : Déployer une politique d'incitation forte**, portée par toutes les parties prenantes pour des plans de « mobilité sûre et durable »

# Risque routier professionnel

**Axe 1 : Instaurer le cadre pluriel nécessaire à la gouvernance et au déploiement d'actions concertées**

**3 recommandations essentielles pour :**

**Intégrer la politique de prévention du risque routier dans les politiques publiques de santé au travail, sécurité routière et transition écologique et solidaire**

**Obtenir l'adhésion des partenaires sociaux au niveau national pour qu'ils s'emparent de cette politique et la déclinent au sein des branches professionnelles les plus concernées**

## Axe 1 : Instaurer le cadre pluriel nécessaire à la gouvernance et au déploiement d'actions concertées

**R1.1 - Installer un comité national** pour bâtir une **politique commune dans le champ de la mobilité** intégrant santé au travail, sécurité routière et environnement.

**Comité multipartite** composé de l'État dans ses composantes plurielles, des collectivités territoriales, des assureurs sociaux et d'une représentation des partenaires sociaux, employeurs et travailleurs.

**R1.2 - Confier au comité national** la mission **d'élaborer et de mettre en place une politique de mobilité sûre et durable**, visant à :

- **assurer l'appropriation par le monde professionnel** des enjeux de la prévention des risques routiers,
- **développer la prise de conscience des bénéfices pour l'entreprise** d'une approche globale de la mobilité incluant tous les déplacements,
- **inciter les entreprises** à mettre en œuvre des **plans de mobilité sûre et durable**.

**R1.3 - Déployer une première phase de communication** vers le monde professionnel illustrant concrètement les bénéfices pour l'entreprise d'un questionnement de sa mobilité en lien avec son activité.

## Axe 2 : Accentuer la prévention du risque en mission par le renforcement des exigences réglementaires pour les entreprises les plus concernées

**R2.1** - Imposer à l'employeur de mettre à la disposition des salariés un document de référence intitulé « **politique de déplacement en mission** » répondant à l'obligation d'évaluation du risque professionnel routier et devenant **partie intégrante du document unique** d'évaluation des risques.

**R2.2** - Rendre obligatoire une **clause spécifique** « déplacements en mission » **dans les contrats de travail qui le justifient.**

**R2.3** - Intégrer une **clause spécifique** « risque routier en mission » **pour les entreprises** soumises à l'obligation d'un **règlement intérieur** et **concernées par le risque en mission.**

## Axe 3 : Aborder la prévention du risque trajet domicile-travail par une approche globale de la mobilité

**R3.1** - Au sein du comité national, élaborer et **formaliser les exigences et le contenu type** d'une **politique globale de mobilité sûre et durable d'entreprise** intégrant la prévention des risques mission et trajet domicile-travail.

**R3.2 - Transformer le Plan de Mobilité** en un outil plus incitatif pour les entreprises et répondant clairement aux enjeux environnementaux, économiques, sanitaires et sociaux, le **Plan de Mobilité Sûre et Durable**.

**R3.3** - Lancer une **campagne de communication** et d'engagement portée au plan national et au plan local pour mobiliser les entreprises sur le thème « **repenser ses déplacements** » en réponse aux enjeux sociétaux afin de favoriser l'éclosion des plans de mobilité sûre et durable.

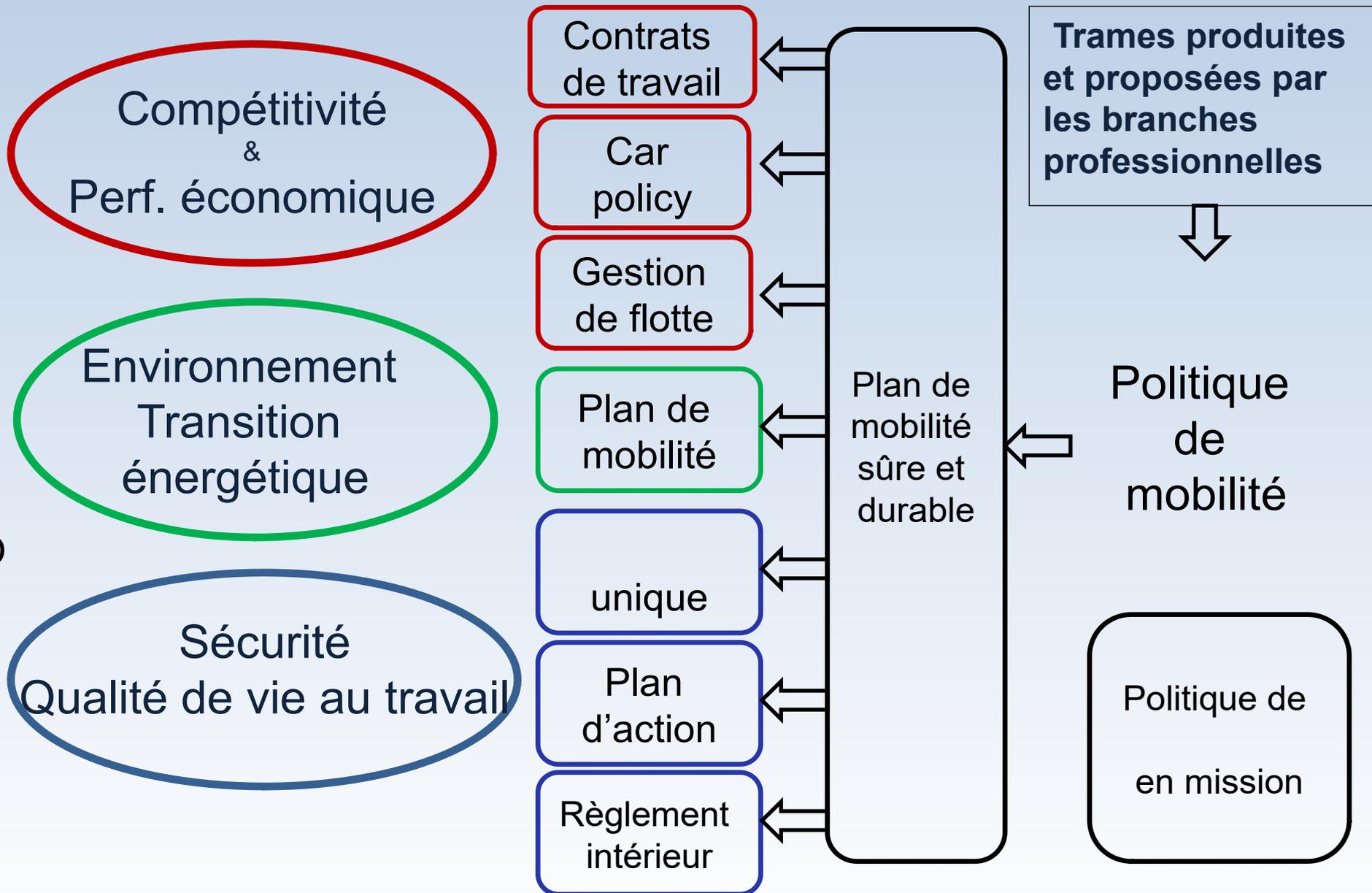
## **Axe 4 : Déployer une politique d'incitation forte, portée par toutes les parties prenantes pour des plans de « mobilité sûre et durable »**

**R4.1** - Développer des **politiques de maîtrise de la mobilité adaptées aux métiers**, en **incitant les acteurs clés dans les branches professionnelles** à s'engager et à développer l'accompagnement et les outils nécessaires à l'engagement des entreprises.

**R4.2** - **Obtenir l'engagement de tous les acteurs clés de la mobilité** (notamment collectivités, autorités organisatrices, assureurs, constructeurs, loueurs, gestionnaires de flotte, consultants en mobilité...) à intégrer à leur offre et à promouvoir, les aspects « sûrs et durables » des plans de mobilité.

**R4.3** - Pour assurer la mise en œuvre effective dans les entreprises des plans de mobilité sûre et durable, **déployer une stratégie de mobilisation et d'accompagnement des entreprises s'appuyant sur une offre d'incitations financières pertinentes**, adaptées et portées en complémentarité par toutes les parties prenantes.

# Risque routier professionnel



**UNE MOBILITÉ**  
**MAITRISEE, SÛRE ET DURABLE**  
**POUR CONTRIBUER**  
**À LA PERFORMANCE GLOBALE**  
**DE L'ENTREPRISE**