

sommaire

MémoForma.fr
Édition Santé et Sécurité au travail

| | | |
|----|---|-----|
| 1 | Statistiques des Accidents du Travail | 3 |
| 2 | Dispositions réglementaires | 8 |
| 3 | Réglementation routière | 12 |
| 4 | Les partenaires de la prévention et leur rôle | 20 |
| 5 | Les différents acteurs de l'entreprise et leurs obligations | 22 |
| 6 | Les principaux facteurs d'accidents | 23 |
| 7 | Les risques et sanctions liés à la prise de substances | 29 |
| 8 | Processus menant à l'AT et à la Maladie Professionnelle | 33 |
| 9 | Prévention du risque routier professionnel | 37 |
| 10 | Le véhicule | 40 |
| 11 | Le conducteur | 56 |
| 12 | L'organisation | 71 |
| 13 | L'environnement routier | 75 |
| 14 | En cas de problème technique | 100 |
| 15 | Les enjeux de la conduite économique | 105 |
| 16 | Informations sur le véhicule | 111 |
| 17 | Fonctionnement du moteur | 119 |
| 18 | Conduire de manière réfléchie | 121 |
| 19 | Facteurs importants de consommation | 132 |
| 20 | Quiz | 137 |

Sécurité routière et conduite économique dans l'entreprise



Préambule

■ Pourquoi une formation sur la sécurité routière et la conduite économique dans l'entreprise ?

Les accidents de la route provoquent chaque année un nombre encore trop élevé de tués et de blessés. Le monde de l'entreprise n'est pas épargné par ce phénomène avec des particularités propres : changements de véhicule, tournées et missions, chargements, accidents de trajet...

Les conséquences pour les salariés et pour l'entreprise sont importantes. Cette formation a pour objectifs :

- D'identifier et prendre conscience des risques routiers.
- D'inciter à prendre de bonnes habitudes.
- De modifier son comportement au volant.

La conduite économique, par ses techniques et attitudes, entraînera une réduction des coûts pour l'entreprise tout en renforçant la sécurité routière.

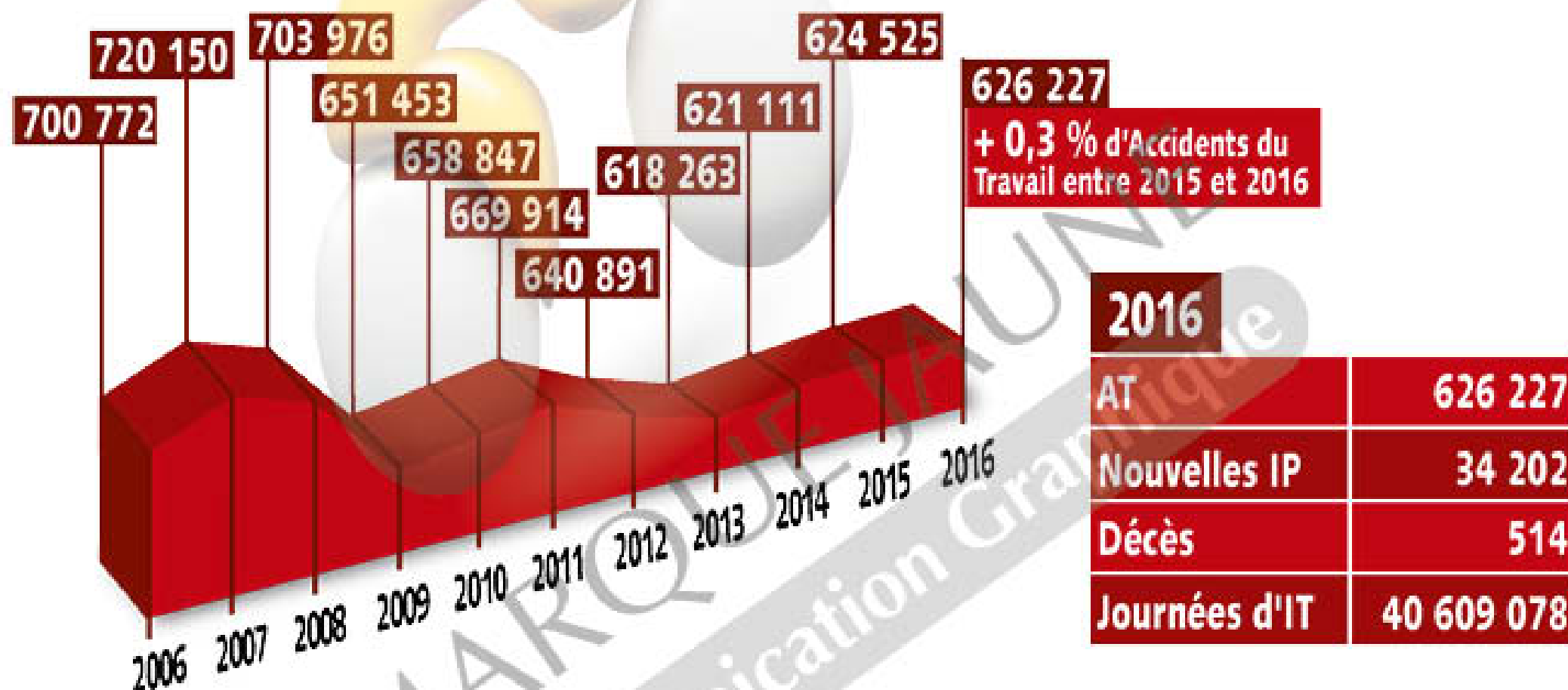
■ À qui s'adresse cette formation ?

À tous les salariés susceptibles de conduire le(s) véhicule(s) de l'entreprise. De plus, la formation permettra d'adopter les bonnes pratiques sur ses trajets personnels.

1 Statistiques des Accidents du Travail

Évolution du nombre d'Accidents du Travail entre 2006 et 2016

Le graphique suivant présente une synthèse de l'évolution des Accidents du Travail (AT) entre 2006 et 2016 (tous secteurs d'activités confondus). Ce graphique répertorie les Incapacités Temporaires de travail (IT) ayant entraîné un arrêt de travail d'au moins 24 h, les Incapacités Permanentes de travail (IP), et les décès.



Source : CNAMTS 2017.

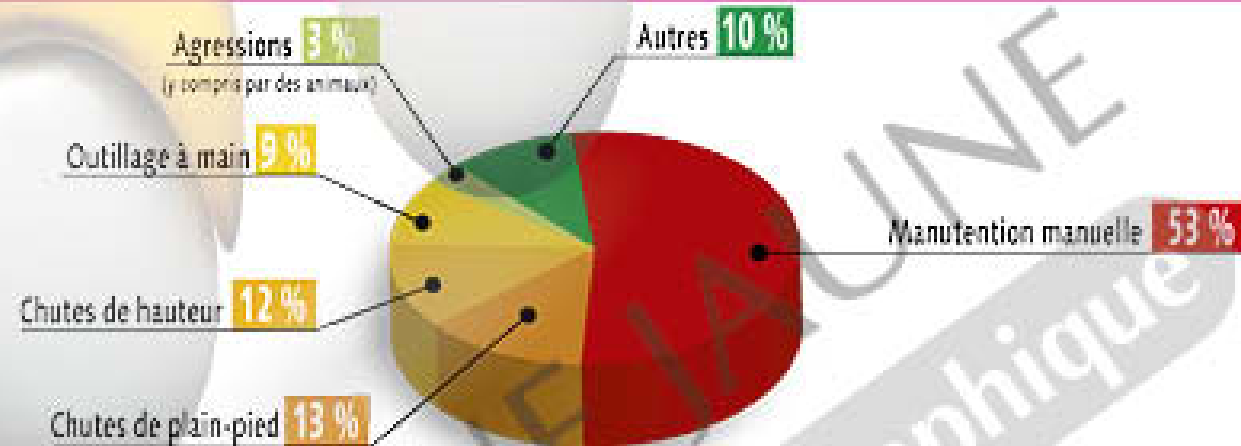
Accidents du Travail

90 % des décès sont liés au travail.

Les accidents de trajet professionnel représentent environ **24 %** des décès.

Dans le cas des accidents de trajet domicile/travail, ceux impliquant un véhicule représentent plus de **66 %** des décès.

RÉPARTITION DES AT* PAR TYPE D'ACCIDENTS (2016)

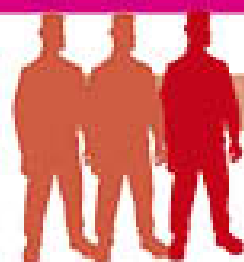


* avec au moins 4 jours d'arrêt

Source : INRS 2017.

Statistiques des accidents de la route en 2016

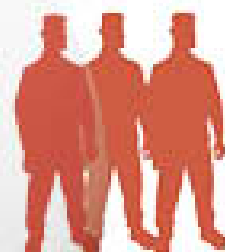
MORTALITÉ SUITE À UN ACCIDENT SANS TIERS



1 tués sur 3

OBSTACLES EN CAUSE DANS LES ACCIDENTS EN FRANCE

Accident contre un obstacle fixe :

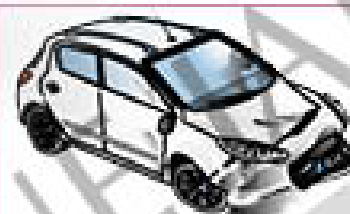


1 pers. sur 3

33,8 % des personnes tuées dans un accident impliquant un seul véhicule sans piéton le sont dans un accident contre obstacle fixe

378 pers. choc avec un arbre

Accident contre un obstacle mobile :



2 250 personnes

65,8 % des accidents mortels

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN FRANCE

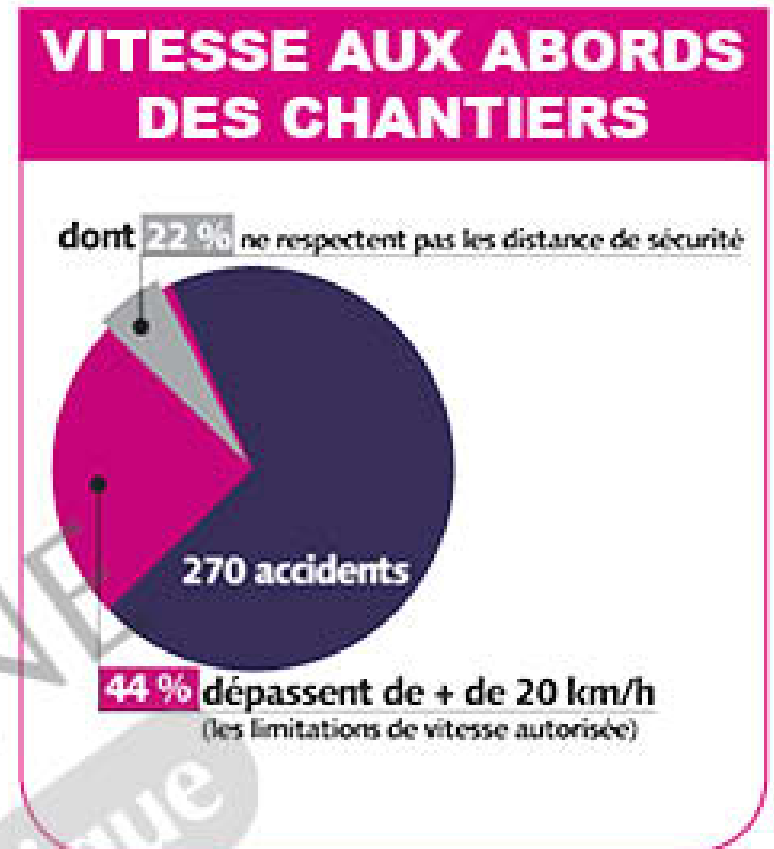


72 645 Blessés

dont 27 184 Blessés hospitalisés

Accidents mortels 3 477

Accidents par type de lieu en 2016



MARQUE JAC
Communication Graphique

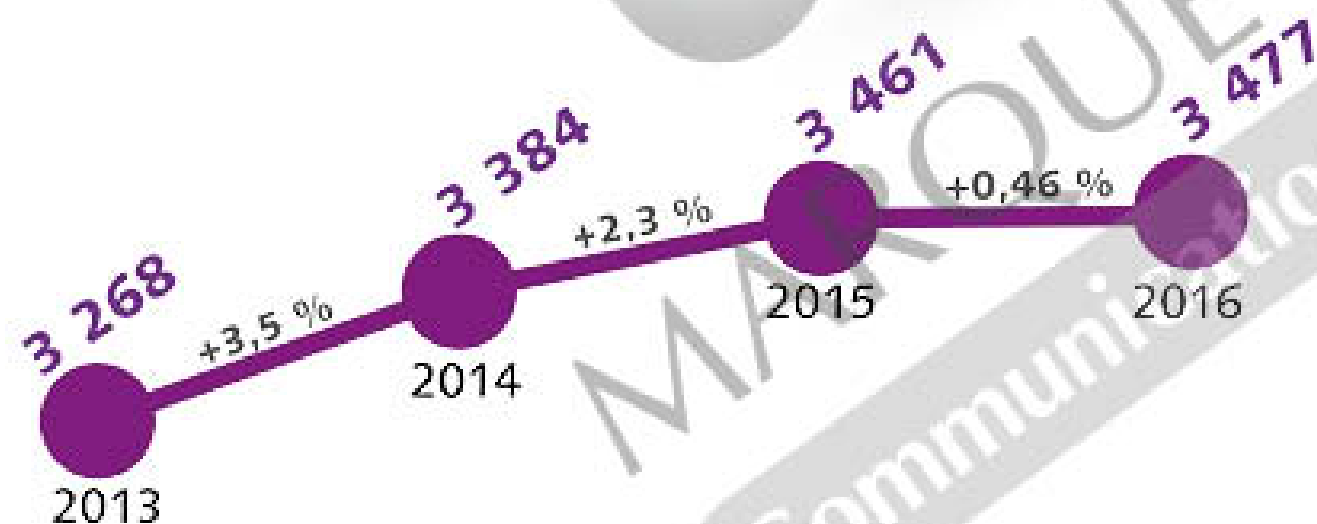
Sources : ONISR 2016.

Accidents corporels et décès par type de voie en 2015



2/3 des accidents mortels sur la route sont des accidents de trajet.

Évolution du nombre des décès depuis 2013



Sources : ONISR 2016.

2 Dispositions réglementaires

Les accidents de la route survenus dans le cadre d'une mission professionnelle sont des accidents de travail.

Code du travail

Responsabilité de l'employeur

Article L4121-1 *Modifié par loi n° 2010-1330 du 9 novembre 2010 - art. 61*

L'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs... y compris quand ils sont en mission à l'extérieur de l'entreprise. Il doit dans ce cas prendre toutes les mesures de prévention pour que le salarié puisse se déplacer et travailler en toute sécurité.

Les **actions entreprises** (mesures de prévention, information et formation) doivent résulter d'une évaluation préalable des risques professionnels, dont le risque routier en mission.

En l'absence d'un protocole de communication, l'employeur doit impérativement rappeler qu'il est strictement interdit de se servir d'un téléphone portable pendant la conduite d'un véhicule.

La **responsabilité pénale de l'employeur** pourra être engagée s'il est établi un défaut de mesures de prévention de sa part à l'origine d'un accident de la route. On peut citer notamment le cas où l'accident serait dû au défaut d'entretien du véhicule, ou à la charge de travail du conducteur (longs trajets, absence de pause). Dans toutes ces situations, les infractions seront imputées à l'entreprise et les amendes mises à sa charge.



Responsabilité du salarié

Le **conducteur salarié** est considéré sur l'espace public comme un conducteur : il est tenu de respecter le code de la route. En cas d'infraction au code de la route ou en cas d'accident corporel qu'il aurait occasionné, sa responsabilité pénale peut être engagée. Il doit respecter les termes du **protocole de communication** établi s'il existe, et respecter les consignes de son employeur données avant le déplacement
(voir ci-contre Art. R412-6-1).

Droits d'alerte et de retrait du salarié

Article L4131-1

Le travailleur alerte immédiatement l'employeur de toute situation de travail dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un **danger grave et imminent** pour sa vie ou sa santé...

Il peut se retirer d'une telle situation.

L'employeur ne peut demander au travailleur qui a fait usage de son droit de retrait de reprendre son activité dans une situation de travail où persiste un danger grave et imminent résultant notamment d'une défectuosité du système de protection.



MARQUE JAUNE
Communication Graphique

Code pénal

Le nouveau code pénal, en vigueur depuis le 1^{er} mars 1994, instaure un nouveau délit de mise en danger d'autrui sans forcément qu'un accident entraînant des lésions ne se produit. Ce délit peut être retenu à l'encontre de l'entreprise en tant que donneur d'ordres, si l'employeur n'a pas créé les conditions de sécurité. Il instaure une aggravation des peines lors d'un manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements et permet d'engager la responsabilité de l'entreprise en tant que personne morale.

Code de la route

Article L121-1

La responsabilité pénale du conducteur d'un véhicule en cas d'infraction laisse entrevoir la possibilité d'engager la responsabilité de l'employeur lorsque le conducteur a agi en qualité de préposé.

Article R412-6-1 *Modifié par décret n° 2015-743 du 24 juin 2015 - art. 1*

Le salarié est tenu de respecter le **protocole de communication** quand il existe en matière d'usage du téléphone portable : l'usage d'un téléphone mobile tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est une infraction sanctionnée par une contravention et un retrait de 3 points du permis de conduire.

