




## LES COLLECTIVITES TERRITORIALES DE LA PETITE COURONNE FACE AU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL







Le Centre Interdépartemental de Gestion de la petite couronne d'Ile-de-France (CIG) et la Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile-de-France (CRAMIF) ont choisi, à travers le partenariat engagé en novembre 2007, de faire du risque routier un des thèmes prioritaires de la prévention des risques professionnels auprès des collectivités territoriales.

En effet, les visites d'inspection effectuées par les ACFI dans les collectivités, le résultat des évaluations des risques professionnels réalisées dans le cadre du document unique ainsi que le suivi de médecine préventive des agents territoriaux font apparaître que le risque routier constitue un risque professionnel particulièrement important du fait de la gravité des accidents qu'il engendre. Ce constat est corroboré par les statistiques nationales : un accident de travail mortel sur deux est lié à la circulation routière.

Les conseillers du service prévention, hygiène et sécurité du travail et les médecins de prévention du CIG ainsi que les contrôleurs de la CRAMIF se sont fixé pour objectif de dresser un état des lieux de la prévention du risque routier en petite couronne.

Dans un premier temps, un guide « Autodiagnostic Risque Routier » a été élaboré puis adressé à l'ensemble des collectivités. Aidés par les différents professionnels de la prévention des risques, les collectivités et établissements publics ont renseigné cet autodiagnostic.

Dans un deuxième temps, cette démarche a donné lieu à une « Journée Santé et Sécurité au Travail » au CIG à l'attention de l'ensemble des collectivités territoriales de la petite couronne le 14 octobre 2008 en partenariat avec la CRAMIF, l'INRS et le Fond National de Prévention (CNRACL). Une restitution partielle des résultats de l'autodiagnostic a été présentée au cours de cette journée.

Le présent document expose l'exhaustivité des résultats de l'autodiagnostic et une étude approfondie des données statistiques récoltées. Il propose également des mesures concrètes pour aider les autorités territoriales à améliorer la prévention du risque routier.

## SOMMAIRE

<b>Etat des lieux du risque routier en petite couronne</b> .....	<b>P 5</b>
A - Les modalités de mise en œuvre .....	P 5
1 - Constitution du comité de pilotage .....	P 5
2 - Elaboration de l'autodiagnostic .....	P 5
3 - Contenu de l'autodiagnostic .....	P 5
4 - Champs de l'autodiagnostic .....	P 5
B - Les résultats de l'autodiagnostic .....	P 6
1 - Panel des collectivités participantes .....	P 6
2 - Principaux enseignements .....	P 6
C - Conclusions .....	P 10
<b>Le risque routier, un risque à évaluer</b> .....	<b>P 11</b>
A - Les principes de l'évaluation du risque routier .....	P 11
1 - Identifier le risque routier .....	P 11
2 - Classer les facteurs de risque .....	P 11
3 - Mise en place d'un plan d'action .....	P 11
B - Exemple d'évaluation du risque routier .....	P 12
<b>L'action après l'évaluation</b> .....	<b>P 14</b>
A - Management des véhicules/Mesures de prévention techniques .....	P 14
B - Management des déplacements/Mesures de prévention organisationnelles .....	P 15
C - Management des communications et systèmes embarqués .....	P 16
D - Management des compétences/Mesures de prévention humaines .....	P 17
<b>Obligations et responsabilités des acteurs</b> .....	<b>P 19</b>
A - Responsabilités de l'employeur territorial .....	P 19
B - Responsabilités du conducteur .....	P 20
<b>Présentation du guide d'autodiagnostic</b> .....	<b>P 22</b>
<b>Documentation des partenaires</b> .....	<b>P 26</b>



# Etat des lieux du risque routier en petite couronne

Compte tenu des différents constats faits en collectivités sur le risque routier et dans le cadre de la convention de partenariat entre le CIG et la CRAMIF, la prévention du risque routier s'est imposée comme un des thèmes prioritaires. La première étape consiste à réaliser un état des lieux rendant compte des pratiques des collectivités.

## ► A – Les modalités de mise en œuvre

### 1 – CONSTITUTION DU COMITÉ DE PILOTAGE

Ce partenariat s'est concrétisé par la mise en place d'un comité de pilotage chargé d'orienter et de valider les actions communes et composé de :

- Le responsable service Prévention, Hygiène et Sécurité du travail CIG,
- La responsable de service Médecine Préventive CIG,
- Ingénieurs Conseils CRAMIF,
- Conseiller médical CRAMIF,
- Contrôleurs sécurité CRAMIF.

Le comité de pilotage a retenu la définition suivante du risque routier :

“

**Tout risque induit pour un agent dans le cadre de ses activités, pour lui-même et son environnement, lors de la conduite ”**

### 2 – ELABORATION DE L'AUTODIAGNOSTIC

Cet outil, inspiré du document « Sécurité/Responsabilités – 15 minutes pour faire le point » élaboré par le club d'entreprises PRREVO (prévention du risque routier en entreprise Val d'Oise) a été adapté aux particularités des collectivités territoriales.

### 3 – CONTENU DE L'AUTODIAGNOSTIC

Les questions posées par l'autodiagnostic portent sur 5 thèmes :

- **La gestion du parc** (choix des véhicules, d'équipements, maintenance...),
- **La gestion des déplacements** (organisation, mesures de limitation des déplacements...),
- **La gestion de la communication lors des déplacements** (téléphonie, organisations, moyens alternatifs au téléphone...),
- **La gestion des compétences et de l'aptitude** (formation spécifiques, état du permis de conduire, surveillance et aptitude médicale ...),
- **L'évaluation des besoins en matière de prévention** (analyse des accidents, existence de fiches de poste, évaluation du risque et document unique...).

### 4 – CHAMPS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Cette étude concerne l'ensemble des collectivités locales et établissements publics de la petite couronne représentant 380 collectivités territoriales (mairies, CCAS, syndicats, établissement de coopération intercommunale, OPHLM...) et cible :

- Tous les types de déplacements professionnels en mode trajet **hors des trajets domicile-travail**,
- Toutes les activités nécessitant un déplacement simple ou incluant une phase de production (nettoyage de la voirie, ramassage des encombrants, collecte des ordures ménagères, ramassage scolaire...),
- Tous les types de véhicules hors engins de chantier de type BTP.

## B – Les résultats de l'autodiagnostic

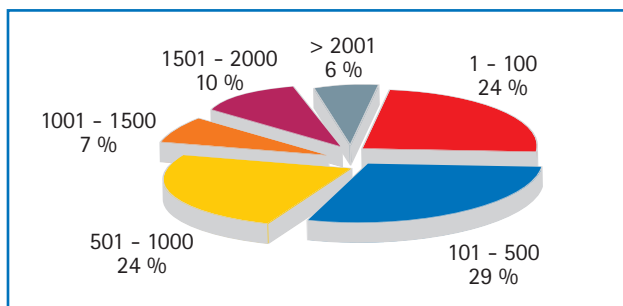
### 1 – PANEL DES COLLECTIVITÉS PARTICIPANTES

70 collectivités ont répondu à cette étude pour un effectif total de **48 707** agents, ce qui représente **35 %** des agents territoriaux de la petite couronne et un taux de réponse de plus de **18 %**.

Les collectivités se répartissent de la façon suivante :

- 51 mairies dont l'effectif s'étend de 10 à 2800 agents,
- 7 OPH (de 20 à 195 agents),
- 2 CCAS (de 11 à 20 agents),
- 8 syndicats intercommunaux (informatique, soins infirmiers, restauration) avec un effectif variant de 8 à 45 agents,
- 2 communautés d'agglomération (de 250 à 550 agents)

#### Ventilation des collectivités par strate d'effectif



Les résultats de cette étude montrent que les collectivités de **moins de 500** agents ont répondu **majoritairement**.

La participation moindre des collectivités de plus de 500 agents s'explique probablement par le temps plus important à consacrer à l'autodiagnostic du fait de la multiplicité des services et des acteurs concernés par la gestion du risque routier.

## 2 – PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

### ➤ Distances parcourues

68 collectivités ont répondu au questionnaire concernant le nombre de véhicules utilisés; cependant seulement 36 d'entre elles, soit près de la moitié des réponses, connaissent le nombre de kilomètres parcourus par leur flotte.

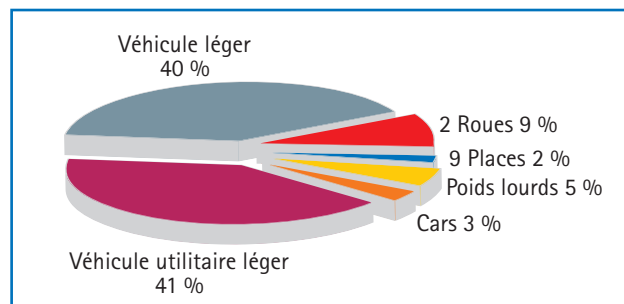
#### Les chiffres à retenir

- En moyenne, les véhicules de tous types des collectivités parcourent environ **5600 kilomètres par an**, ce qui est révélateur du caractère particulier du milieu urbain puisque cela fait environ 25 km par jour travaillé.

- Les flottes des véhicules des collectivités de plus de 2000 agents peuvent parcourir jusqu'à **3 millions de kilomètres** ce qui reflète le niveau d'exposition des agents au risque routier.

### ➤ Type de véhicules utilisés

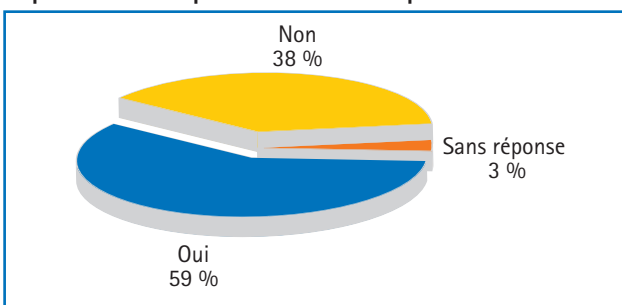
La flotte des collectivités est composée à part égale de véhicule légers, soit affectés au transport de personnel (VL) soit affectés au transport de marchandise (VUL).



### > Gestion du parc

59 % des collectivités déclarent gérer leur flotte de véhicules.

#### Répartition des réponses « Gestion du parc »



#### Les autres chiffres à retenir

##### Etat du parc automobile

- **83 %** des collectivités considèrent que leur parc automobile est un vecteur important dans la politique de l'image de la commune ou de l'établissement.

- **100 %** des collectivités confirment que leur parc automobile est en bon état général et fait l'objet de contrôles périodiques et d'un suivi régulier.

##### Equipement des véhicules

- **27 %** des collectivités ayant répondu au questionnaire ont doté les véhicules de dispositifs de sécurité (ESC/ESP, ABS...) divers et d'équipements de sécurité (gilets réfléchissants, triangle de signalisation, boîte de secours, extincteurs et ampoules de rechange,...). (Le questionnaire a été réalisé entre juin et septembre 2008 ; certains équipements sont obligatoires depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2008)

##### Utilisation des véhicules personnels

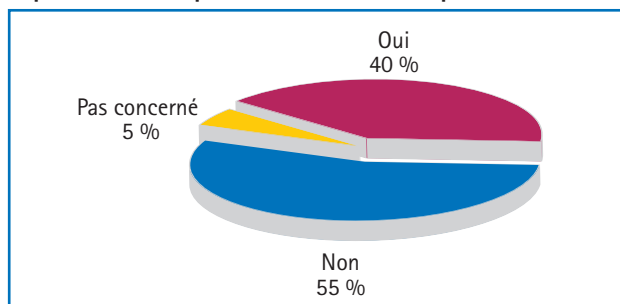
- **Plus de 60 %** des collectivités contrôlent et interdisent l'utilisation des véhicules personnels dans le cadre des déplacements professionnels.

Globalement, l'état du parc automobile des collectivités est en bon état et entretenu régulièrement. Cependant, compte tenu de l'ancienneté des flottes, tous les véhicules ne sont pas dotés des dispositifs de sécurité récents.

### > Gestion des déplacements

40 % des collectivités affirment mettre en œuvre une gestion des déplacements des agents territoriaux mais intègrent peu la conduite dans l'organisation du travail.

#### Répartition des réponses « Gestion des déplacements »



#### Les autres chiffres à retenir

##### Conduite et temps de travail

- **95 %** des collectivités considèrent le temps de conduite comme un temps de travail.

- **77 %** des collectivités ne limitent pas le temps de conduite quotidien des agents.

##### Organisation des déplacements

- **54 %** des collectivités organisent les tournées afin de rationaliser les parcours et de limiter les kilomètres parcourus.

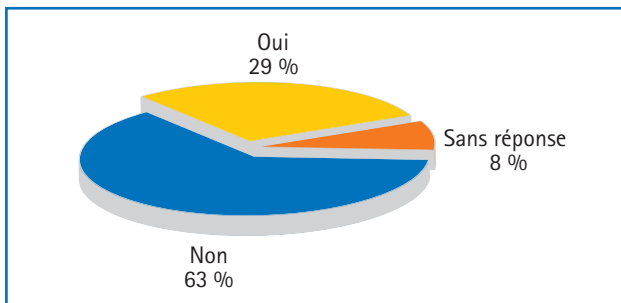
- **Près de 30 %** des collectivités ont développé les systèmes de communication visant à réduire les déplacements et limitent le temps quotidien de conduite.

On constate une carence dans la préparation des missions tant dans la limite du temps de conduite que sur l'organisation et la planification des tournées. En outre, il existe peu d'alternatives mises en place pour limiter les déplacements (messageries électroniques, vidéoconférences, audioconférences...).

#### ► Gestion de la communication lors des déplacements

Sur l'ensemble des items concernant la gestion de la communication lors des déplacements, il apparaît que **63 %** des collectivités n'ont pas évalué les besoins des agents en matière de communication et de moyens.

#### Répartition des réponses « Gestion de la communication lors des déplacements »



#### Les autres chiffres à retenir

##### Sensibilisation encadrement

- **70 %** des autorités territoriales sont sensibilisées au risque pénal en cas d'accident lié à l'utilisation du téléphone portable par les agents lors de la conduite.
- Cependant, seulement **35 %** des collectivités ont sensibilisé l'encadrement sur leurs responsabilités à interdire l'usage du téléphone pendant la conduite.

#### Utilisation du téléphone portable

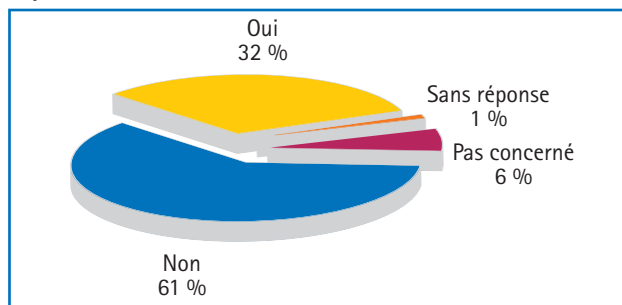
- **41 %** des collectivités ont interdit l'usage du téléphone portable même avec un kit main libre et **24 %** ont procédé à des campagnes de sensibilisation relative à cette interdiction auprès des agents.
- **16 %** des collectivités ont mis en place des moyens alternatifs au téléphone (sms, messagerie vocale...) et une organisation pour limiter la nécessité de communiquer pendant les déplacements.

Bien que les autorités semblent particulièrement sensibles à leurs responsabilités liées à l'utilisation du téléphone portable par les agents durant le temps de conduite, cette interdiction est peu formalisée. Par ailleurs, peu de moyens alternatifs au téléphone mobile sont mis en place dans les collectivités.

#### ► Gestion des compétences et de l'aptitude médicale

**32 %** des collectivités ont mis en place des mesures relatives à la gestion des compétences et de l'aptitude des agents à la conduite de véhicules de service.

#### Répartition des réponses « Gestion des compétences et de l'aptitude médicale »



#### Les autres chiffres à retenir

- **Plus de 50 %** des collectivités contrôlent la validité des permis de conduire.



- **65 %** des collectivités ont intégré les missions de conduite dans la fiche de poste des agents.

#### **Aptitude et suivi médical**

- Le médecin de prévention est informé par la collectivité des postes de travail exposant les agents à la conduite de véhicule dans **60 %** des cas.

- **80 %** des collectivités procèdent systématiquement aux visites médicales d'embauche pour ces postes à risque.

- En revanche, seulement **30 %** d'entre elles exigent une surveillance médicale particulière pour les agents conduisant un véhicule.

#### **Aspect formations**

- **86 %** des collectivités n'organisent pas de formation post-permis pour les agents titulaires d'un permis de conduire.

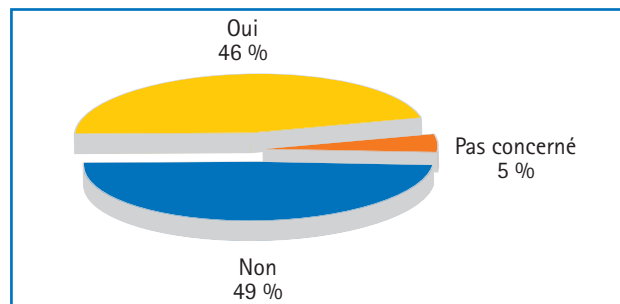
- **97 %** des collectivités n'ont pas mis en place d'actions de formation de conduite des deux roues motorisés toutes catégories confondues

Les collectivités ont intégré l'aspect médical de l'aptitude à la conduite de véhicule à l'embauche et l'information aux médecins de prévention est globalement effectuée. Cependant, peu de collectivités considèrent l'acte de conduite comme relevant de la surveillance médicale renforcée. Enfin, les actions de formation à destination des conducteurs de deux roues et des nouveaux embauchés ne sont généralement pas organisées.

#### **➤ Evaluation des besoins en matière de prévention**

**Moins de 50 %** des collectivités ont évalué leurs besoins en matière de prévention du risque routier dans le cadre des déplacements professionnels.

#### **Répartition des réponses « Evaluation des besoins en matière de prévention »**



#### **Les autres chiffres à retenir**

- **84 %** des collectivités identifient le nombre d'agents qui effectuent des missions à l'aide de véhicules.

#### **L'intégration du risque dans l'évaluation des risques**

- **70 %** des collectivités ont pris en compte et évalué les risques liés à l'exposition des agents au risque routier dans le document unique.

#### **Sensibilisation des agents aux conduites addictives**

- **64 %** des collectivités ont sensibilisé les agents aux risques liés à la consommation d'alcool, de drogue ou de médicaments.

- Néanmoins seulement **16 %** des collectivités ont mis à disposition des agents des moyens d'autoévaluation.

#### **Analyse des accidents et prises en compte des enseignements**

- **56 %** des collectivités analysent régulièrement les constats d'accident.

- **Plus de 30 %** procèdent à une enquête des accidents du travail liés à la conduite de véhicules.

### Actions spécifiques aux risques routiers

- 41 % des collectivités ont mené des actions spécifiques aux risques routiers (sensibilisation, communication, partenariat prévention routière, assurance...).
- 17 % ont désigné un responsable Plan de Prévention du Risque Routier.

Les collectivités ont pour la plupart intégré le risque routier dans leur document unique et sont particulièrement sensibles aux dangers liés aux comportements addictifs pour la conduite de véhicules. En revanche, les accidents de la circulation liés aux déplacements professionnels font rarement l'objet d'enquêtes approfondies. Enfin, les actions spécifiques de prévention du risque routier sont encore peu répandues et les partenariats avec les institutions peu développés.

## C – Conclusions

Compte tenu du taux de réponse et du caractère déclaratif de ces réponses, il est difficile de tirer des conclusions formelles et généralisables pour l'ensemble des collectivités territoriales de la petite couronne. Néanmoins, les informations recueillies permettent de dégager des constats prédominants qui orienteront les mesures de prévention

- Méconnaissance du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules.
- Dotation insuffisante en équipements de sécurité active et passive sur les véhicules de service.
- Carence dans la préparation des déplacements tant dans la limite du temps de conduite que pour l'organisation et la planification.
- Peu de réflexion sur la gestion des moyens de communication alternatifs au téléphone portable et tolérance à son utilisation.

- Rareté des formations consacrées à la prévention du risque routier et plus particulièrement les deux roues.
- Non prise en compte de l'activité de conduite dans la surveillance médicale renforcée.
- Absence d'analyse des accidents de service liés aux déplacements.

### Les informations recueillies permettent d'ores et déjà de dégager des objectifs de prévention

- Améliorer la connaissance de l'importance du risque, notamment le nombre de kilomètres parcourus.
- Définir les équipements de sécurité active et passive nécessaires.
- Organiser les déplacements par leur planification et la gestion des temps de conduite.
- Mettre en place des moyens et une organisation des communications en mission.
- Dispenser les informations sur le risque routier, en particulier aux conducteurs de 2 roues.
- Intégrer la conduite de véhicule dans la surveillance médicale renforcée.
- Mettre en place les moyens permettant l'analyse des accidents liés aux déplacements.



# Le risque routier, un risque à évaluer

Comme tout risque professionnel, le risque routier doit faire l'objet d'une évaluation. En effet, l'autorité territoriale en sa qualité d'employeur est tenue de faire l'inventaire et d'évaluer les risques professionnels, risques qui sont inscrits dans un « document unique » conformément au décret n°2001-1016 du 5 novembre 2001. Le risque routier doit donc être intégré dans ce document dès lors que les agents de la collectivité se déplacent pour des raisons professionnelles.

## ► A – Les principes de l'évaluation du risque routier

Afin de réaliser l'évaluation des risques, notamment ceux liés aux déplacements des agents en mission et de mettre en place un plan d'action adapté, il convient de suivre les phases suivantes.

### 1 – IDENTIFIER LE RISQUE ROUTIER

- En recensant les agents qui effectuent des déplacements dans le cadre professionnel,
- En recensant les véhicules utilisés pour les missions et leur kilométrage,
- En mesurant la sinistralité de la collectivité et en suivant son évolution,
- En analysant l'organisation des déplacements,
- En analysant la gestion du parc,
- En analysant les besoins et les pratiques de communication,
- En analysant la gestion des compétences liées à la conduite des véhicules de service.

### 2 – CLASSER LES FACTEURS DE RISQUE

L'étape d'identification des risques permettra de faire ressortir un certain nombre de facteurs de risques influant sur la probabilité de survenue d'un accident routier. Il conviendra ensuite de classer ces facteurs selon les quatre thèmes de gestion du risque routier déplacements, véhicules, communication et compétences.

### 3 – MISE EN PLACE D'UN PLAN D'ACTION

La démarche d'évaluation permet de déboucher sur la mise en place d'un plan d'action visant les quatre grands domaines ; le management des déplacements, du parc, des communications et des véhicules.

Les actions à mettre en œuvre seront sélectionnées selon différents critères : classement des risques, nécessité d'agir rapidement, facilité de mise en œuvre, coût de l'investissement.



**L'autorité territoriale est tenue de faire l'inventaire et d'évaluer les risques professionnels, risques qui sont inscrits dans un « document unique ».**

## ► B – Exemple d'évaluation du risque routier

Unité de travail de distribution et livraison des repas

Description de la situation dangereuse	Enumération des facteurs de risque	Classement des facteurs de risque	Fréquence et durée d'exposition au risque*	Gravité des dommages*	Niveau de Risque R=FxG*
Conduite du véhicule de livraison	Temps de conduite important (supérieur à 6 heures)	Gestion des déplacements	4	4	16
	Conduite en milieu urbain (trafic dense, nombreuses intersections...)	Gestion des déplacements	4	4	16
	En été, chaleur excessive dans le véhicule par absence de système de climatisation	Gestion des véhicules	1	4	4
	Contraintes horaires importantes afin de respecter les délais de livraisons	Gestion des déplacements	4	4	16
	Utilisation du téléphone portable pour rester en relation permanente avec la cuisine centrale (retards de livraison, problèmes mécaniques...)	Gestion des moyens de communications	2	4	8
	Absence de formation spécifique à la conduite	Gestion des compétences	4	4	16

\* Méthodologie d'évaluation des risques utilisée par le service Prévention, Hygiène et Sécurité du travail du CIG petite couronne

		Durée d'exposition					
		> 4 h	1 à 4 h	15 min. à 1 h	< 15 min.		
Fréquence	1 à plusieurs fois par jour	4	4	3	2	<b>Gravité des dommages</b> <b>1 Bénin</b> Inconfort Accident ou maladie n'entraînant pas d'arrêt de travail <b>2 Sérieux</b> Accident ou maladie avec arrêt de travail <b>3 Grave</b> Accident ou maladie avec incapacité permanente partielle <b>4 Très grave</b> Accident ou maladie ayant des conséquences irréversibles ou décès	<b>Niveau de risque</b> $R \geq 8$ $3 \leq R < 8$ $R < 3$
	1 à plusieurs fois par semaine	4	3	2	2		
	1 à plusieurs fois par mois	3	2	2	1		
	1 à plusieurs fois par an	2	2	1	1		



# L'action après l'évaluation

La journée sante et sécurité au travail du 14 octobre 2008 organisée au CIG petite couronne et consacrée à la prévention du risque routier a permis d'apporter des éclairages spécifiques non seulement sur la responsabilité juridique de l'employeur et la notion d'aptitude médicale mais aussi sur l'identification de mesures concrètes de prévention. La mise en place d'un plan d'action sur la base des propositions suivantes permettra à l'autorité territoriale de répondre à ses obligations d'employeur (cf. Références réglementaires au chapitre « Obligations et responsabilités des acteurs »).

## ► A – Management des véhicules/Mesures de prévention techniques

### ► Choix du véhicule

- Limiter le recours aux véhicules personnels,
- S'assurer que les véhicules personnels soient en bon état,
- Intégrer la sécurité et les besoins liés au métier dans le cahier des charges lors des marchés,
- Tenir compte du type de déplacement et d'usage du véhicule pour définir la motorisation.

### ► Equipements de sécurité

- Tenir compte des contraintes du travail pour le choix des équipements de sécurité passive (ABS, ESP, airbag conducteur et passager, climatisation, commande radio au volant, pneus contact...),
- Doter les véhicules utilitaires d'équipements de confort (lèsvitres électriques, climatisation...),
- Prendre en compte les suggestions des utilisateurs pour le choix des véhicules et les équipements.

### ► Vitesse

- Sensibiliser les agents au risque lié à la vitesse,

- Rappeler le respect impératif des limitations de vitesses dans une note de service,
- Equiper autant que possible les véhicules de limiteurs de vitesse.

### ► Entretien

- Ne pas limiter l'entretien du véhicule à l'entretien préconisé par le constructeur,
- Responsabiliser le conducteur au suivi et au signalement aux personnes compétentes des usures, des pannes et incidents du véhicule qui lui est affecté,
- Installer un carnet de bord dans chaque véhicule permettant d'intervenir rapidement sur le véhicule,
- Planifier les contrôles périodiques et les interventions préventives sur les véhicules à partir du carnet de bord et du carnet d'entretien du constructeur,
- Choisir la Location Longue Durée permettant de renouveler plus fréquemment ses véhicules garantissant un bon état général du parc.

### ► Charge utile

- Evaluer le chargement du véhicule à partir du PTAC (poids total autorisé en charge). Il ne se fait pas en fonction du volume disponible mais du poids des charges,
- Mettre en place des moyens permettant de respecter facilement le PTAC (système de pesée, témoin de surcharge...).

### ► Aménagement du véhicule

- Séparer la partie chargement de l'habitacle par une cloison adaptée aux charges transportées,
- Aménager le véhicule en fonction des besoins liés à son activité (armoires de rangement, outils calés et arrimés...). L'aménagement est réalisé par un professionnel en respectant strictement les prescriptions techniques du constructeur,

- Ne pas placer les charges dans l'habitacle. Les passagers ne voyagent jamais dans la partie fourgon y compris pour de brefs trajets.
- Utiliser systématiquement des dispositifs de calage et d'arrimage des charges pour immobiliser la charge (après formation) en respectant les procédures définies par l'entreprise et s'appuyant sur les directives du constructeur.

## **B – Management des déplacements/ Mesures de prévention organisationnelles**

### **► Eviter ou limiter les déplacements**

- S'interroger sur les besoins de se déplacer devient une mesure prioritaire. En réduisant les déplacements routiers, on réduit d'autant les risques d'accident,
- Mettre en place de nouvelles procédures applicables pour limiter les déplacements (réaffectation des secteurs géographiques, organisation des tournées pour minimiser les kilomètres...),
- Demander à chacun des initiatives pour une réduction sensible des déplacements (audio ou visioconférences). Si des solutions sont appliquées, la direction doit elle aussi les appliquer.

### **► Modes de déplacement**

- Rappeler que l'utilisation des transports collectifs est plus sûre : SNCF, RATP, avion...,
- Rédiger une procédure pour décider des modes de transport à utiliser en fonction du type de mission (distance, temps de conduite important, condition météo, état des routes),
- Négocier les moyens de transport avec la hiérarchie. L'agent fait valider son choix du mode de transport par l'encadrement,
- Encourager le choix de l'autoroute. La collectivité peut en outre mettre à disposition une information sur la dangerosité du réseau routier.

### **► Infrastructures**

- Accès dans les établissements (centres techniques, hôtels de ville...) :
  - Entrées et sorties des véhicules séparées,
  - Accès distincts piétons/véhicules,
  - Accès distincts véhicules du personnel/véhicules extérieurs/livraisons,
  - Aires de manœuvre suffisantes pour accès et sorties PL.
- Plan de circulation :
  - Plan affiché à l'entrée des espaces de circulation,
  - Absence de croisement des flux piétons, VL, PL, chariots élévateurs...,
  - Voies piétonnes réservées,
  - Incitation écrite du respect du code de la route,
  - Entretien suivi et adaptation aux conditions climatiques : salage...
- Les parkings :
  - Nombre de places suffisant, places handicapés, abri 2 roues, parking « visiteurs »,
  - Eclairage satisfaisant - bonne visibilité,
  - Revêtement du sol en bon état et matérialisation des places,
  - Entretien suivi et adaptation aux conditions climatiques : salage...
- Planification des déplacements**
  - Identifier les opérations liées à la préparation, au chargement ou au déchargement du véhicule dans la journée de travail,
  - Etablir le programme des tournées validé par l'agent. Il gère non seulement ses exigences, le respect et les contraintes de son programme mais aussi sa sécurité,

- Préconiser les temps de conduite admissibles et l'amplitude horaire maximale de la journée,
- Laisser une certaine latitude dans l'organisation des déplacements, rendez-vous horaires, etc... Il est cependant nécessaire d'avoir l'avis du responsable et un ordre de mission signé,
- Définir des règles de déplacement en tenant compte des conditions de circulation, des conditions météo, des travaux éventuels... Différents sites internet, des serveurs vocaux ou certaines stations de radio peuvent donner des informations en direct sur le trafic routier ou les conditions météo. La collectivité peut relayer ces informations en interne,
- Planifier et optimiser les déplacements et rédiger l'ordre de mission dans le sens d'une réduction des heures de conduite.

#### ➤ Gestion du temps en déplacement

- Identifier le temps de conduite comme un temps de travail. Le déplacement doit être géré avec le respect du code de la route (limitation des contraintes horaires, temps de pause nécessaire...),
- Echanger avec l'agent sur les retards ou imprévus pendant la journée entre lui et sa hiérarchie,
- Instaurer une procédure de gestion en cas de retards ou d'imprévus,
- Prendre en compte la fatigue lors de la conduite de nuit.

## ► C – Management des communications et systèmes embarqués

### ➤ Usage du téléphone portable

- S'assurer systématiquement que le correspondant appelé sur son téléphone portable n'est pas en situation de conduite,
- Rappeler aux interlocuteurs que les agents contactés sur leur téléphone portable ne répondront pas en situation de conduite,
- Sensibiliser les agents au risque lié à l'usage du portable en déplacement.

- Interdire l'usage du portable en conduisant et définir les règles d'usage du portable en déplacement (communications lors des pauses, déport de tous les appels entrants vers la messagerie...),

*Nota : l'utilisation du dispositif main-libre n'est pas une alternative satisfaisante.*

- Compléter l'équipement des agents par des moyens adaptés aux besoins de communication (vocal, texte, graphique...) et définir le protocole adapté.

### ➤ Communication des missions et gestion des imprévus

- Contacter l'agent par SMS ou via messagerie vocale pour qu'il rappelle à l'arrêt en toute sécurité,
- Réaliser une étude préalable de l'activité habituelle permettant de définir les besoins de communication entre l'agent et l'encadrement. Un protocole a été établi pour communiquer en sécurité,
- Mettre en place les moyens adaptés à tout type de communication en sécurité (géo-localisation, envoi des missions sur des périphériques d'affichages...).

### ➤ Communication et gestion des déplacements

- Equiper les agents en tournée d'un assistant personnel type PDA (personal data agenda) pour mémoriser les informations en cours de journée (durée d'intervention, pièces nécessaires...) qui seront traitées à son retour dans la collectivité,
- L'agent en déplacement et l'encadrement échangent en toute sécurité, en respectant le protocole défini par la collectivité, des informations via le PDA permettant la mise à jour des plannings en temps réel et la réduction des déplacements,
- La communication entre l'agent et la hiérarchie comprend des informations concernant, par exemple, la gestion du stock pour préparer les pièces nécessaires pour le lendemain et ainsi réduire les déplacements et les préparations de dernière minute.



### ➤ Usage du GPS

- Pour se rendre sur son lieu d'intervention, l'agent a préparé sa mission et utilise un itinéraire imprimé ou dispose d'un GPS,
- Reprogrammer le GPS à l'arrêt et sur un lieu de stationnement sécurisé en cas de changement d'itinéraire,
- N'utiliser que les fonctions audio du GPS pendant la conduite.

## ► D – Management des compétences/ Mesures de prévention humaines

### ➤ Accueil des nouveaux embauchés

- Ajouter une rubrique risque routier incluant des conseils de prudence dans le livret d'accueil,
- Dispenser une information ponctuelle aux nouveaux embauchés sur les actions de la collectivité en matière de sécurité routière,
- Dispenser des stages de sensibilisation au risque routier aux nouveaux embauchés par un organisme spécialisé,
- Assurer une formation aux risques routiers, adaptée au métier des nouveaux embauchés, et dispensée par un organisme spécialisé. Elle intègre la politique de prévention menée par la collectivité (procédures, notes de service, consignes...).

### ➤ Information, formation et perfectionnement

- Actualiser le document unique et communiquer les actions de prévention du risque routier en interne,
- Afficher les résultats de sécurité routière et présenter le suivi des indicateurs,
- Veiller à une organisation de l'encadrement permettant de traiter les informations remontées par les agents (incidents...) suite à leur mission ou déplacement,
- Analyser avec le CTP/CHS les accidents liés aux déplacements (arbres des causes, constats assurances...),
- Former les agents appelés à se déplacer en mission au Sauvetage Secourisme du Travail,


- Mettre à disposition des volontaires des moyens d'autocontrôle des connaissances. Un CD Rom «Code de la route» est mis à leur disposition,
- Organiser des stages de conduite pour les agents les plus exposés au risque routier,
- Former des formateurs à l'audit de conduite dans le cadre du plan de formation de la collectivité,
- Organiser des formations et/ou perfectionnements à la conduite et à l'usage du véhicule pour le travail du type post-permis professionnel ce qui peut amener à reconnaître des qualifications spécifiques.

### ➤ Gestion des permis de conduire

- Effectuer le contrôle du permis dès l'embauche,
- Rappeler aux agents qui utilisent un véhicule de service (mission ou déplacement) la nécessité de prévenir en cas de suspension ou d'invalidation du permis,
- Veiller au contrôle périodique de la validité du permis par la hiérarchie,
- Rédiger une procédure permettant le contrôle systématique du permis de conduire pour le personnel se déplaçant en mission.

### ➤ Aptitude médicale à la conduite

- Informer le médecin de prévention, lors de la visite médicale d'embauche comme lors de toutes les visites médicales, de l'exposition de l'agent au risque routier. L'autorité territoriale transmet au médecin de prévention la fiche descriptive du poste (amplitude de conduite, chargement véhicule...),
- L'agent informe le médecin de tout événement de santé qui pourrait modifier son aptitude médicale à la conduite de véhicule,
- Le médecin de prévention vérifie au cours de la consultation la compatibilité de l'acte de conduire un véhicule avec l'état de santé de l'agent. Il peut le cas échéant prescrire des examens complémentaires et prendre un avis spécialisé pour argumenter son avis.



De plus, le médecin de prévention se réfère à l'arrêté du 21 décembre 2005 fixant la liste des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée,

- Le médecin conseille l'autorité territoriale et les agents conducteurs titulaires du permis de conduire les véhicules des catégories C, D, E (B), E (C) et E (D) (...) ainsi que du permis de la catégorie B valable pour la conduite (...), des véhicules affectés à des opérations de ramassage scolaire ou des véhicules affectés au transport public des personnes pour les visites médicales périodiques auprès de la commission médicale préfectorale des permis de conduire.



# Obligations et responsabilités des acteurs

Les activités de déplacements professionnels et la prévention du risque routier s'inscrivent dans un cadre législatif et réglementaire particulier. En effet, s'associent au droit public une partie du code du travail ainsi que le code de la route. En la matière, l'employeur comme le conducteur ont chacun des responsabilités propres y compris sur l'aptitude à conduire le véhicule.

## ► A – Responsabilités de l'employeur territorial

D'une façon générale, l'employeur doit veiller à préserver la santé des agents territoriaux. Cette obligation est rappelée en droit public et en droit privé.

### ► Droit public

Dans la fonction publique territoriale, l'employeur est désigné comme étant l'autorité territoriale (le maire ou le président).

– « *Des conditions d'hygiène et de sécurité de nature à préserver leur santé et leur intégrité physique sont assurées aux fonctionnaires durant leur travail.* »

Article 23 de la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligation des fonctionnaires.

– « *Dans les services des collectivités et établissements mentionnés à l'article 2, les règles applicables en matière d'hygiène et de sécurité sont celles définies par la quatrième partie du code du travail et par les décrets pris pour son application. Il peut toutefois y être dérogé par décret en Conseil d'Etat (...)* »,

Article 108-1 de la Loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale.

– « *Les autorités territoriales sont chargées de veiller à la sécurité et à la protection de la santé des agents placés sous leur autorité.* »

Article 2-1 du décret n°85-603 du 10 juin 1985 modifié relatif à l'hygiène et à la sécurité du travail ainsi qu'à la médecine pro-

fessionnelle et préventive dans la fonction publique territoriale.

– « *Les services des collectivités et des établissements mentionnés à l'article 2 doivent disposer d'un service de médecine préventive, (...). Le service est consulté par l'autorité territoriale sur les mesures de nature à améliorer l'hygiène générale des locaux, la prévention des accidents et des maladies professionnelles et l'éducation sanitaire.*

*Le service de médecine préventive a pour mission d'éviter toute altération de l'état de santé des agents du fait de leur travail, notamment en surveillant les conditions d'hygiène du travail, les risques de contagion et l'état de santé des agents. A cet effet, les agents font l'objet d'une surveillance médicale et sont soumis à un examen médical au moment de l'embauche ainsi qu'à un examen médical périodique dont la fréquence est fixée par décret en Conseil d'Etat.* »

Article 108-2 de la Loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale.

### ► Code du travail

– « *L'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs. (...)* »

Article L. 4121-1 du code du travail (ancien article L. 230-2 – 1<sup>er</sup> alinéa du code du travail).

– « *L'employeur met en œuvre les mesures prévues à l'Article L4121-1 sur le fondement des principes généraux de prévention suivants :*

1° *Eviter les risques ;*

2° *Evaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;*

3° *Combattre les risques à la source ;*

4° *Adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail et de production, en vue notamment de limiter le travail monotone et le travail cadencé et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé ;*

5° Tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;

6° Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;

7° Planifier la prévention en y intégrant, dans un ensemble cohérent, la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants, notamment les risques liés au harcèlement moral, tel qu'il est défini à l'Article L1152-1 ;

8° Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle ;

9° Donner les instructions appropriées aux travailleurs. »

Article L. 4121-2 du code du travail (ancien article L. 230-2 – 2<sup>ème</sup> alinéa du code du travail).

#### ► Code de la route

- Article R. 121-1 : « *Le fait pour tout employeur, hormis l'employeur des conducteurs de véhicules d'intérêt général dans les cas nécessités par l'urgence de leur mission, de donner, directement ou indirectement, à un de ses salariés chargé de la conduite d'un véhicule de transport routier de personnes ou de marchandises des instructions incompatibles avec le respect des vitesses maximales autorisées par le présent code est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.* »

- Art. R. 121-3 : « *Le fait, pour tout employeur, de donner, directement ou indirectement, à un salarié des instructions incompatibles avec le respect des dispositions des articles R. 312-2, R. 312-3 et R. 312-4 relatives aux limites de poids des véhicules de transport routier de personnes ou de marchandises, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.* »

#### ► Code pénal

- Art. 221-6 : « *Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sé-*

*curité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45000 euros d'amende. En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75000 euros d'amende.* »

## ► B – Responsabilités du conducteur

Le conducteur a une obligation générale de veiller à sa propre sécurité et à celle d'autrui. Il doit en outre respecter les codes en vigueur ainsi que les règlements ou consignes propres à la collectivité lorsqu'il utilise un véhicule de service pour ses déplacements. Comme l'autorité territoriale, l'agent doit obéir à un droit bicéphale.


#### ► Droit public

- « *Tout fonctionnaire, quel que soit son rang dans la hiérarchie, est responsable de l'exécution des tâches qui lui sont confiées. Il doit se conformer aux instructions de son supérieur hiérarchique, sauf dans le cas où l'ordre donné est manifestement illégal et de nature à compromettre gravement un intérêt public.*

*Il n'est dégagé d'aucune des responsabilités qui lui incombent par la responsabilité propre de ses subordonnés.* »

Article 28 de la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligation des fonctionnaires.

- « (...) [Les adjoints techniques territoriaux] peuvent également assurer la conduite de véhicules, dès lors qu'ils sont titulaires du permis de conduire approprié en état de validité. Ils ne peuvent toutefois se voir confier de telles missions qu'après avoir subi avec succès les épreuves d'un examen psychotechnique, ainsi que des examens médicaux appropriés. Un arrêté du ministre chargé des collectivités territoriales fixe les conditions dans lesquelles ont lieu ces examens. (...) »



Article 3 du décret n°2006-1691 du 22 décembre 2006 portant statut particulier du cadre d'emplois des adjoints techniques territoriaux.

➤ **Code du travail**

- « Conformément aux instructions qui lui sont données par l'employeur, dans les conditions prévues au règlement intérieur pour les entreprises tenues d'en élaborer un, il incombe à chaque travailleur de prendre soin, en fonction de sa formation et selon ses possibilités, de sa santé et de sa sécurité ainsi que de celles des autres personnes concernées par ses actes ou ses omissions au travail.

Les instructions de l'employeur précisent, en particulier lorsque la nature des risques le justifie, les conditions d'utilisation des équipements de travail, des moyens de protection, des substances et préparations dangereuses. Elles sont adaptées à la nature des tâches à accomplir.

Les dispositions du premier alinéa sont sans incidence sur le principe de la responsabilité de l'employeur. »

Article L. 4122-1 du code du travail (ancien article L. 230-3 et L. 230-4 du code du travail).

➤ **Code de la route**

- Article L. 121-1 : « Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule.

*Toutefois, lorsque le conducteur a agi en qualité de préposé, le tribunal pourra, compte tenu des circonstances de fait et des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes de police prononcées en vertu du présent code sera, en totalité ou en partie, à la charge du commettant si celui-ci a été cité à l'audience. »*

➤ **Aptitude médicale**

- « (...) [la demande du permis de conduire] doit comporter la déclaration sur l'honneur que le candidat n'est pas atteint, à sa connaissance, d'une infirmité d'un ou de plusieurs membres, d'une affection susceptible d'être incompatible avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire, ou susceptible de donner lieu à la délivrance d'un permis de conduire de durée de validité limitée. (...) »

Article 1.1, 4<sup>ème</sup> alinéa de l'arrêté du 8 février 1999 relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire.

- « Sont soumis à un examen médical périodique :

*Les candidats ou conducteurs titulaires du permis de conduire les véhicules des catégories C, D, E (B), E (C) et E (D) (...) ainsi que du permis de la catégorie B valable pour la conduite (...), des véhicules affectés à des opérations de ramassage scolaire ou des véhicules affectés au transport public des personnes, (...). »*

Article 2.3.1 de l'arrêté du 8 février 1999 relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire.



## EVALUER VOTRE GESTION DU PARC

Quelles est votre pratique en matière de choix des véhicules, de choix des équipements et de maintenance de la flotte ?

	OUI	NON
L'utilisation de véhicule personnel dans le cadre de trajets professionnels est-elle interdite ou contrôlée ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Considérez-vous que votre parc est un vecteur important de votre politique d'image ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Votre parc de véhicules est-il dans un bon état général ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les véhicules utilisés pour le compte de la collectivité sont-ils adaptés au type de mission ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tous les véhicules sont-ils dotés des équipements de sécurité (gilets réfléchissants, triangle de signalisation, boîte de secours, extincteurs, ampoules de rechange ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tous les véhicules sont-ils dotés d'équipement de sécurité passive (ABS, climatisation, vitres électriques...)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Et les véhicules utilitaires de dispositifs spécifiques (dispositif ESC/ESP de contrôle de stabilité, témoin de surcharge)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tous les véhicules sont-ils dotés d'équipement de sécurité passive (ABS, airbags, climatisation,...) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tous les véhicules sont-ils équipés de régulateurs de vitesse ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le parc fait-il l'objet de contrôles périodiques obligatoires et d'un suivi ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Existe-t-il un carnet de suivi de l'entretien du véhicule ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Existe-t-il des critères de remplacement des véhicules ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La gestion de votre flotte et son entretien font-ils l'objet d'un suivi et d'une vérification par la collectivité elle-même ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avez-vous mis en place des mesures pour assurer un transport sans risque des charges, matériaux et outils (aménagement, répartition des charges, arrimage,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## EVALUER VOTRE GESTION DES DEPLACEMENTS

Quelles mesures avez-vous prises pour éviter, réduire ou organiser les déplacements de vos collaborateurs ?

	OUI	NON
Le temps de conduite est-il considéré comme un temps de travail ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le temps quotidien de conduite est-il limité par l'autorité ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Connaissez-vous le kilométrage effectué par les agents et les différents services ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avez-vous mis en place un système de communication évitant ou réduisant les déplacements (messagerie électronique, vidéoconférence, audioconférence,...) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Au-delà d'une certaine distance, les agents sont-ils encouragés à se déplacer par d'autres moyens ( <i>transports en commun</i> ) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les tournées sont-elles organisées dans le souci de rationaliser les parcours et de limiter les kilomètres parcourus ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avez-vous mis en place une organisation qui évite d'effectuer des missions dans l'urgence ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La collectivité a-t-elle défini un temps maximum de conduite journalière et/ou une distance kilométrique maximum à ne pas dépasser en une journée ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La collectivité encourage-t-elle le conducteur à emprunter les autoroutes pour leurs déplacements ( <i>formations, missions,...</i> ) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La collectivité dispose-t-elle de moyens de préparation des missions en prenant en compte les itinéraires, les horaires, la circulation, la météo, localisation précise, GPS, carte, accès internet... ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Calculez-vous le temps de déplacement pour les missions afin de donner aux conducteurs le temps de conduire en toute sécurité ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une procédure a-t-elle été mise en place en cas d'imprévu, de retard ou de panne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## EVALUER VOS BESOINS EN MATIERE DE COMMUNICATION ET LES MOYENS

Quelles règles et moyens avez-vous mis en place en terme de communication lors des déplacements ?

	OUI	NON
L'autorité territoriale est-elle sensibilisée au risque pénal en cas d'accident résultant de l'utilisation d'un moyen de communication professionnel par les agents (téléphone, talkie-walkie,...) ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avez-vous réalisé une étude de vos besoins de communication opérationnelle ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'usage du portable pendant la conduite dans le cadre d'une mission est-il interdit par la collectivité, même avec un kit mains libres?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cette interdiction a-t-elle fait l'objet d'une campagne de sensibilisation auprès des salariés ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'encadrement a-t-il été sensibilisé à ses responsabilités pour interdire les appels entrants vers les agents pendant la conduite ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les contacts avec les agents en déplacement ont-ils fait l'objet d'une organisation particulière ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utilisez-vous les moyens alternatifs au téléphone pour l'envoi de données aux salariés en déplacement (fax, courriels, SMS,...) ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avez-vous mis en place une organisation adéquate pour limiter la nécessité de communiquer pendant les déplacements ( <i>fonction dispatching par exemple</i> ) ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## EVALUER VOS BESOINS EN MATIERE DE PREVENTION

Quelles règles avez-vous mises en place pour identifier les risques liés à la conduite professionnelle ?

	OUI	NON
Tous les agents conduisant ou susceptibles de conduire un véhicule dans le cadre professionnel sont ils identifiés ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ces missions de conduite de véhicules figurent-elles à la fiche de poste ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le médecin de prévention est-il informé des missions de conduite de véhicules des agents ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avez-vous intégré le risque routier dans le Document Unique portant sur l'évaluation des risques professionnels de la collectivité.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avez-vous mené des actions spécifiques aux risques routiers (sensibilisation, communication, partenariat prévention routière...).....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avez-vous sensibilisé vos conducteurs sur les dangers qu'entraîne la consommation d'alcool, de drogue ou de médicaments pour la conduite de véhicule ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Des moyens d'auto évaluation de l'alcoolémie sont t-ils à disposition des personnels (ethylorest).....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avez-vous communiqué sur les risques de la fatigue au volant ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>TIREZ-VOUS DES ENSEIGNEMENTS DES ACCIDENTS ?</b>		
Les constats transmis aux assurances sont-ils régulièrement analysés ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tous les accidents font-ils l'objet d'une enquête, d'un examen et d'un reporting dans l'équipe pour en comprendre et analyser les facteurs de risque ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les accidents font-ils l'objet d'un suivi précis et de comparaisons annuelles ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un responsable du plan de prévention du Risque Routier a-t-il été désigné dans la collectivité ?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>





## EVALUER VOTRE GESTION DES COMPETENCES

Quels moyens avez-vous mis en place pour vérifier les compétences et les aptitudes de vos agents et quelles mesures avez-vous prises pour enrichir ces compétences ?

OUI NON

La validité des permis de conduire de vos agents est-elle périodiquement contrôlée ?

L'obligation d'avoir son permis figure-t-elle dans le contrat de travail ou la fiche de poste des agents amenés à se déplacer pour raisons professionnelles ?

Votre médecin de prévention est-il informé des postes de travail nécessitant l'utilisation des véhicules ?

Les agents ayant un poste avec conduite de véhicule font-ils systématiquement l'objet d'une visite médicale d'embauche ?

Exigez-vous une surveillance médicale particulière pour les agents conduisant un véhicule ?

Des stages de formation post-permis sont-ils prévus dans le plan de formation de la collectivité ?

Une formation spécifique (type BSR) est-elle dispensée pour la conduite des 2 roues motorisés de - de 50cc aux agents ne possédant pas de permis de conduire

Une formation spécifique (type formation pratique) est-elle dispensée pour la conduite des 2 roues motorisés de 50 à 125cc aux agents ne possédant qu'un permis B le permettant

Une formation spécifique (type code de la route...) est-elle dispensée pour la conduite des 2 roues non motorisés aux agents ne possédant pas de permis de conduire ?

Une formation spécifique est-elle dispensée pour les utilisateurs de remorques (formation adaptée, permis EB) ?

Prévoyez-vous un audit de conduite et une formation éventuelle pour les nouveaux embauchés ?





## Documentation des partenaires

### CAISSE NATIONALE DE L'ASSURANCE MALADIE DES TRAVAILLEURS SALARIES (CNAMTS)

- Enquête « *Pour un véhicule utilitaire plus sûr* »
- Prévention du risque routier au travail (texte adopté le 5 novembre 2003)
- Prévenir les accidents routiers de trajet (texte adopté le 28 janvier 2004)

[www.risquesprofessionnels.ameli.fr](http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr)

### CAISSE REGIONALE DE L'ASSURANCE MALADIE D'ILE-DE-FRANCE (CRAMIF)

- DTE163 : « *Les déplacements en véhicule, un risque pour l'entreprise* »
- DTE188 : « *La prévention du risque routier dans les déplacements professionnels* »

[www.cramif.fr](http://www.cramif.fr)

### INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SECURITE (INRS)

- ED849 : « *Prévenir les accidents de circulation routière des salariés, un enjeu pour votre entreprise* »
- ED877 : « *Risque routier encouru par les salariés, comprendre pour agir* »
- ED934 : « *Conduire est un acte de travail* »
- ED935 : « *Le risque routier, un risque professionnel à maîtriser* »
- ED986 : « *Le risque routier en mission, guide d'évaluation des risques* »
- ED4099 : « *Les conseils de Tip Top, prévenir les risques dans les déplacements professionnels* »

[www.inrs.fr](http://www.inrs.fr)

### DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERES (DSCR) / CAISSE NATIONALE DE RETRAITE DES AGENTS DES COLLECTIVITES LOCALES (CNRACL)

- « *Guide de bonne conduite : 50 conseils pour rouler en toute sécurité* »

[www.securiteroutiere.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.gouv.fr)

[www.cdc.retraites.fr/](http://www.cdc.retraites.fr/)

### COMITE NATIONAL POUR LA PREVENTION DU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

CNAMTS / DSCR / CNRACL / Caisse Centrale de la Mutualité sociale agricole (CCMSA)

- Livre Blanc – « *12 propositions pour un véhicule utilitaire plus sûr* »
- « *La route n'est pas un jeu* »
- « *Agir ensemble pour la prévention du risque routier professionnel* »

[www.risqueroutierprofessionnel.fr](http://www.risqueroutierprofessionnel.fr)



CRAMIF  
17-19 avenue de Flandre - 75954 Paris cedex 19  
Tél. : 01 40 05 32 64 - Fax : 01 40 05 68 98  
<http://www.cramif.fr>

Centre Interdépartemental de Gestion de la Petite Couronne de la région Ile-de-France  
157, avenue Jean Lolive 93698 PANTIN Cedex  
Tél. : 01 56 96 80 80 - Fax : 01 56 96 80 81  
Direction de la santé et action sociale - Contact : [securiteautravail@cig929394.fr](mailto:securiteautravail@cig929394.fr)