



Prévenir le risque routier en mission

Conduire est un acte de travail, notamment lors de déplacements professionnels dans le cadre des missions confiées. Mais prendre la route n'est pas sans risques : les accidents routiers de mission sont à l'origine de 25 % des accidents mortels du travail. L'accident de la route en mission n'est pas une fatalité si l'entreprise met en place des mesures de prévention adaptées. Ce dossier présente l'action conduite au niveau national, les outils élaborés par l'Institution prévention ainsi que des pistes opérationnelles de prévention pour les entreprises.

Mise à jour : 01/12/2005

Ce qu'il faut retenir

Démarche de prévention du risque routier

- Evaluer le risque
- Management du risque routier dans l'entreprise
 - Déplacements
 - Véhicules
 - Communications lors des déplacements
 - Compétences

Contexte réglementaire

- Accident du travail et accident de mission
- Responsabilité du salarié
- Responsabilité du chef d'entreprise
- Le risque routier dans le document unique

Pour en savoir plus en quelques clics...

Autres références bibliographiques

Ce dossier porte uniquement sur la prévention des accidents routiers de mission, qui ont lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail. Il ne traite pas des accidents de trajet, survenant entre le domicile du salarié et son lieu de travail.

■ Ce qu'il faut retenir

De nombreux salariés prennent la route dans le cadre de leur travail, que cela soit de façon occasionnelle ou régulière (commerciaux, artisans, conducteurs routiers, professions de la maintenance, coursiers, salariés du BTP...). Ainsi parle-t-on de « risque routier encouru par les salariés ».

Le monde du travail a évolué de façon importante ces dernières années, rendant nécessaire de parcourir de nombreux kilomètres quotidiennement : augmentation de la distance entre le site de l'entreprise et ses clients, nécessité de livrer dans des délais de plus en plus rapides des clients devenus plus exigeants...

Le risque routier en mission est un risque professionnel à part entière, que l'entreprise doit traiter comme tel. **Les accidents de la route en mission sont à l'origine aujourd'hui de 25 % de l'ensemble des accidents mortels de travail** (pour le régime général de la Sécurité sociale). Ils représentent également plus de 5 % des accidents du travail ayant entraîné une incapacité permanente de travail.

Quelques chiffres d'accidentologie routière de mission en 2004

- 159 accidents mortels du fait de déplacements dans le cadre de missions (soit environ 25 % de l'ensemble des accidents mortels du travail)
- 2 856 accidents routiers de mission ayant entraîné une incapacité permanente (soit plus de

- 5 % de l'ensemble des accidents de travail avec incapacité permanente)
 - 21 964 accidents routiers de mission ayant entraîné un arrêt de travail (soit un peu plus de 3 % de l'ensemble des accidents avec arrêt)

Données obtenues d'après les statistiques de la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) en matière d'accidents du travail relevant du régime général de la Sécurité sociale

Le risque routier a été déclaré comme cause nationale au plus haut niveau de l'Etat français. « Réduire le nombre d'accidents routiers mortels liés au travail » est le premier objectif du Plan Santé au travail 2005-2009. Il se décline désormais dans le cadre des plans d'action pluriannuels des organismes de prévention des accidents du travail.



© E. Chastagne / INRS

Un logo accompagnant les productions de l'Institution prévention pour la prévention du risque routier

Depuis 1997, l'INRS s'est mobilisé sur le sujet en mettant en place des collaborations actives avec les différents organismes en charge de la prévention du risque routier en France, et en mettant à disposition des entreprises et des Caisses régionales d'assurance maladies (CRAM) les ressources techniques, humaines et documentaires permettant de réduire le risque routier.

Rappelons qu'une charte nationale de prévention des risques routiers en entreprise a été signée en 1999 entre la Caisse nationale de l'assurance maladie pour les travailleurs salariés (CNAMTS) et la Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR).

Des guides de bonnes pratiques ont été adoptés en 2003 / 2004 par la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles (CAT/MP).

Téléchargement des guides de bonnes pratiques

- [Prévention du risque routier mission](#) (adopté en novembre 2003)
- [Prévention des accidents routiers de trajet](#) (adopté en janvier 2004)

Fichiers au format pdf des textes adoptés par la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles (CAT/MP)

[Retour au Sommaire](#)

■ Démarche de prévention du risque routier

Dans de nombreuses entreprises, certains salariés prennent fréquemment la route pour leur travail, bien que la conduite ne soit pas leur cœur de métier. Des professions aussi diverses que les VRP, les cadres, les techniciens de maintenance, les visiteurs médicaux, les ambulanciers, les conducteurs de travaux et les chefs de chantiers du BTP passent une partie importante de leur journée de travail au volant d'un véhicule, et sont confrontés au risque d'accident.

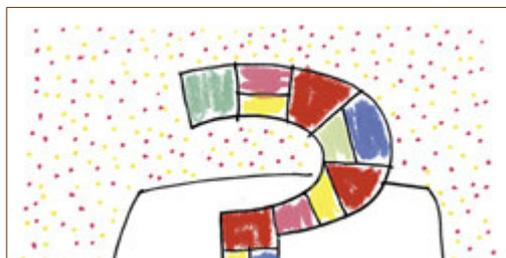
Et parce que ces salariés sont liés à leur employeur par un contrat de travail, ce risque doit être considéré comme un risque professionnel. Il doit être pris en compte et intégré à toute politique de prévention en entreprise.

Afin d'accompagner les entreprises dans leur démarche de prévention du risque routier, les partenaires sociaux ont adopté un texte préconisant la mise en place de « bonnes pratiques », adaptation des principes généraux de prévention spécifiés dans le Code du travail à la prévention au risque routier « mission ».

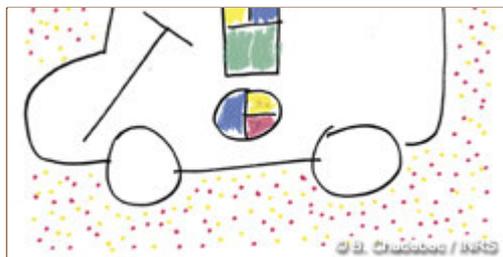
La démarche proposée dans ce dossier reprend ces bonnes pratiques et au travers d'exemples, de conseils et de rappels réglementaires, invite à repérer, diagnostiquer et mieux maîtriser ce risque professionnel, dont les conséquences humaines, sociales et économiques sont un enjeu essentiel pour l'entreprise.

□ Evaluer le risque

L'évaluation des risques constitue le point de départ de la démarche de prévention qui incombe à tout employeur dans le cadre de son obligation générale de sécurité à l'égard de son personnel. Le risque routier encouru par les salariés en mission fait partie intégrante des risques professionnels. Il doit donc être pris en compte et évalué.



Les résultats de cette évaluation doivent être transcrits dans **le document unique**. 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, notamment le risque routier**.



Évaluation du risque routier en mission, un préalable indispensable

Evaluation du risque routier « mission » : principales étapes

Evaluation de l'importance du risque

- **Réalisation d'un état des lieux des déplacements**, en tenant compte des conditions réelles de conduite (durée de déplacement, amplitudes horaires de travail, types et caractéristiques des véhicules, état du trafic, conditions météo...)
- **Analyse des déplacements** (planification, organisation...)
- **Identification des salariés exposés**
- **Examen des motifs et caractéristiques des missions**
 - Analyse des accidents de mission survenus au cours des dernières années (accidents matériels et corporels, coûts directs ou indirects)

Définition d'un plan d'actions adapté

Un plan d'actions ciblé doit s'appuyer sur les bonnes pratiques de prévention du risque routier. Il doit également s'inscrire dans la durée pour entraîner un véritable changement dans les pratiques et la culture d'entreprise.

Pour dresser une analyse la plus complète possible du risque routier encouru, **il est nécessaire de sensibiliser, associer et impliquer tous les salariés exposés, notamment dans les étapes initiales de la démarche, l'état des lieux et l'analyse des déplacements** (planification, organisation).

Importance de l'implication des salariés exposés dans l'évaluation du risque routier

« Nous avons de plus en plus de chantiers, de plus en plus éloignés. Cela augmente le temps de conduite de notre personnel. C'est en partant de ce constat que nous avons décidé de faire une analyse des risques liés à la conduite. A travers ce travail, nous avons découvert que certains de nos employés passaient jusqu'à deux ou trois heures par jour derrière un volant, avec des collègues passagers, du matériel ! Nous n'avions pas conscience de cela. »

Témoignage d'une direction des ressources humaines dans le BTP second oeuvre

L'employeur peut également faire appel au Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) pour l'accompagner dans cette évaluation du risque.

Pour plus d'informations sur l'évaluation des risques professionnels, consultez notre [dossier](#). La brochure INRS « [Risque routier encouru par les salariés. Comprendre pour agir. Guide d'évaluation](#) » propose une démarche systématique d'évaluation du risque routier.

□ Management du risque routier dans l'entreprise

Le plan d'action de prévention du risque routier dans l'entreprise s'appuie sur le document unique et les risques mis en évidence. Une partie des actions à mettre en place concerne la gestion et l'organisation des ressources humaines et matérielles.

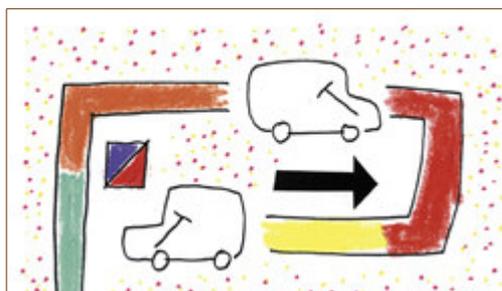
Quatre grands domaines englobent l'ensemble des problématiques rencontrées par les entreprises :

- déplacements : organisation en amont...
- véhicules : choix de véhicules appropriés, en bon état, sûrs...
- communications lors des déplacements : instauration d'un protocole
- compétences : formation initiale et complémentaire.

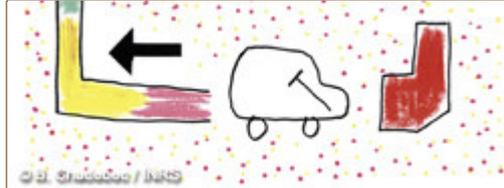
■ Déplacements

La gestion et la programmation globale des déplacements par l'entreprise (dans le temps, la durée...) est un des points clefs de la réduction du risque routier.

Tout déplacement se prépare depuis l'entreprise, et non au dernier moment, sur la route... Il est nécessaire d'organiser



au sein même de l'entreprise la prise des rendez-vous, la planification des tournées, le choix des itinéraires, l'appréciation des distances parcourues, le respect des temps de pause, la gestion des urgences et des retards...



Gestion et programmation globale des déplacements, un des points clefs de la réduction du risque routier

Exemple d'organisation des déplacements dans une entreprise de menuiserie / décoration d'intérieur

Cette entreprise a des clients dans toute la France. Les chantiers lointains sont préparés et organisés de la façon suivante :

- envoi du matériel et outillage nécessaire quelques jours avant le début du chantier par transporteur,
- déplacement de l'équipe le jour même par avion,
- location de véhicule dans la région du client,
- retour le soir même si le chantier est terminé.

Dans la gestion au quotidien, avant tout déplacement, il est important de se poser les questions suivantes :

- Ce déplacement est-il nécessaire ?
- Peut-on privilégier d'autres modes de déplacement ?
(selon la distance à parcourir ou le temps de conduite à prévoir)
- Peut-on combiner ce déplacement avec d'autres déplacements routiers ?

Dans son plan d'action, le chef d'entreprise doit envisager deux axes prioritaires : éviter les déplacements dans la mesure du possible, et réduire l'exposition des salariés en déplacement.

Pistes opérationnelles de prévention à envisager pour une meilleure gestion des déplacements

Eviter les déplacements dans la mesure du possible

- Utilisation des nouvelles technologies de communication (visioconférence, audioconférence, internet, ou messagerie électronique) afin d'éviter certains déplacements et les coûts associés (temps passé, frais de route, hébergement...).
- Regroupement de rendez-vous ou de réunions hors entreprise pour en limiter le nombre.
- Suppression des trajets inutiles par une meilleure préparation des chantiers par exemple.

Réduire l'exposition au risque routier lors de déplacements

Quand le déplacement est nécessaire, il importe de choisir le mode de déplacement le plus sûr :

- Recours aux transports collectifs (avion ou train).
- Combinaison de ces transports collectifs avec un déplacement routier (location de véhicule sur place), contribuant à limiter les distances parcourues par les salariés, mais aussi à réduire leur fatigue ou leur stress.
- Respect des règles du Code de la route.
- Planification et rationalisation des déplacements longs.
- Limitation des distances quotidiennes parcourues ou de la durée de conduite, de jour comme de nuit. Il faut notamment penser à respecter les prescriptions réglementaires des temps de conduite et des temps de pause.
- Préconisation autant que possible de l'usage de l'autoroute : ce réseau est en effet beaucoup plus sûr que les voies nationales ou départementales.





© Photo Gaël Kerbaol / INRS
Se déplacer en train permet de préparer sa réunion sans être exposé au risque routier

Tout cela peut amener à mettre en place une nouvelle organisation, à définir de nouvelles règles au sein de l'entreprise et à repenser des habitudes et des façons de travailler (notamment par une meilleure gestion des urgences et des retards). Les bénéfices d'une telle démarche sont avérés en terme de sécurité et à plus longue échéance, d'efficacité.

Une telle réflexion peut être menée en collaboration avec des clients et/ou des fournisseurs habituels. Une démarche conjointe de prévention du risque routier permet :

- d'optimiser l'organisation des tournées (importance du rôle du service en charge de la régulation pour mieux comprendre l'urgence exprimée par le client avant de la répercuter),
- de prendre en compte la sécurité dans la négociation des délais de livraison,
- de mieux coordonner les tâches pour le retrait ou la livraison de marchandises.

■ Véhicules

Le véhicule d'entreprise est un moyen de transport à usage professionnel qui circule sur le domaine public (avec sa propre législation, le Code de la route). Il **doit être adapté à la fois au déplacement et à la mission à réaliser** : déplacements courts, transports de personnes, de matériel ou de fret.

Le déplacement en deux-roues doit être évité autant que possible pour les missions des salariés.

Critères d'adaptation d'un véhicule en fonction de la mission à effectuer

- Le véhicule est aménagé et équipé en fonction des besoins des personnes et/ou des charges à transporter.
- Il existe une séparation entre la partie habitacle de conduite et le volume utilisé pour le chargement (transport de matériaux, de produits, d'outils...).
- Le volume réservé au chargement permet un arrimage et une bonne répartition des charges.
- La capacité / puissance du véhicule permet de transporter sans risque le chargement. Toute surcharge constitue un facteur important d'aggravation du risque

Note : Il n'existe pas actuellement de normalisation sur les caractéristiques du véhicule utilitaire léger (VUL).

Tous les véhicules à usage professionnel devraient être équipés de systèmes de sécurité passive (système de freinage par assistance électronique, témoin de surcharge, airbags, limiteur de vitesse réglable et modulable par le conducteur, structure à déformation programmée, direction assistée...). C'est souvent le cas pour les professions commerciales et les grandes flottes, mais cela reste problématique pour les véhicules utilitaires légers (VUL) et les véhicules personnels utilisés pour le travail.



© St. Chedocq / INRS
L'équipement et l'entretien des véhicules sont des facteurs de sécurité

En effet, les véhicules utilitaires légers sont souvent sous-équipés : la moitié ne disposent pas de systèmes d'arrimage, 60 % ne sont pas équipés de système de freinage assisté par électronique, 40 % n'ont pas d'airbags conducteur et 80 % pas d'airbags passager...

Au moment de l'achat ou de la location d'un véhicule, il faut s'assurer que celui-ci est doté des équipements de sécurité de série. C'est la condition nécessaire à une conduite en sécurité : confier un véhicule en mauvais état à un salarié en déplacement équivaut à le laisser travailler sur une machine dangereuse.

Maintenance d'une flotte de véhicules

« La même fourgonnette sert, selon les besoins, à une demi-douzaine de personnes. Le résultat, c'est que la maintenance n'est jamais faite. On considère toujours que c'est l'autre qui s'en chargera... » (témoignage d'un chauffeur dans une PME)

Les entreprises qui ont une flotte de véhicules doivent mettre en place une organisation qui assure un bon état de maintenance des véhicules :

- désignation d'un responsable du parc,
- planification des entretiens des véhicules,
- suivi quotidien de l'état du parc,
- mise en place d'un carnet d'entretien pour chaque véhicule à la disposition de l'utilisateur.

Les utilisateurs des véhicules doivent être encouragés à signaler tout dysfonctionnement. Pour être efficace, cette remontée d'informations doit être organisée et formalisée selon un circuit établi (fiches d'observations, demandes d'interventions...). Les règles d'entretien doivent être définies par l'entreprise. La périodicité des contrôles doit être adaptée aux conditions d'utilisation des véhicules.

Certaines entreprises ont opté pour la location longue durée de véhicules, même pour de petites flottes. Cela permet de proposer des véhicules récents avec un excellent niveau d'équipements et garantit un suivi technique plus rigoureux.

■ Communications lors des déplacements

L'utilisation du téléphone portable s'est généralisée et accompagne plus de 30 millions de personnes en France dans toutes leurs activités, où qu'elles se trouvent. Le téléphone mobile est devenu tellement familier que l'entreprise se doit d'en organiser l'utilisation dans le cadre professionnel, notamment sur la route.

Communications dans une entreprise de nettoyage industriel : témoignage de la direction

« C'est clair, nous avons interdit le téléphone portable au volant. J'ai moi-même évité de justesse un accident grave alors que je passais un coup de fil. J'ai eu très chaud... Lorsqu'ils conduisent, nos employés ont pour consigne stricte de dévier leur ligne sur leur messagerie et de s'arrêter pour traiter leurs appels. Nous prenons en compte ces temps d'arrêt dans l'organisation des tournées... ça nous fait perdre un peu de temps, c'est vrai, mais nous gagnons en sécurité. Et puis, s'il arrive quelque chose à l'un de mes salariés au volant, côté responsabilité, je suis en première ligne. »

Il est nécessaire d'instaurer un protocole de communication qui permette aux salariés en mission de rester en liaison avec leur entreprise et leurs clients, sans mettre en danger leur sécurité sur la route. Ce protocole doit répondre aux besoins de l'entreprise tout en accordant la priorité à la sécurité du salarié. C'est un document connu du salarié, qui précise dans quelles conditions ce dernier devra utiliser son téléphone portable lorsqu'il est en mission.

Idées à développer pour l'élaboration d'un protocole de communication

- Rappel des risques d'accidents liés à l'utilisation du téléphone portable au volant
- Communications quand le véhicule est à l'arrêt uniquement
- Enregistrement d'un message d'accueil sur la messagerie
- Renvoi automatique des appels
- Fixation de pages d'appels sur les temps de pause de conduite



Le protocole de communication permet au salarié de rester

en contact avec son entreprise ou ses clients sans prendre de risque sur la route

En cas d'accident d'un collaborateur en mission, c'est le chef d'entreprise qui pourrait être mis en cause en l'absence de l'adoption d'un protocole de communication.

Interdire l'utilisation du téléphone au volant

Certains professionnels ont besoin de communiquer plus que d'autres, y compris à l'occasion des déplacements. Le téléphone portable est un formidable outil de communication, mais au volant de son véhicule, on ne décroche pas et on ne passe pas d'appels.

Téléphoner au volant déconcentre le conducteur et le détourne de sa tâche de conduite. De nombreuses études montrent que téléphoner en conduisant accroît les risques d'accident, y compris avec un kit « mains libres ».

L'usage d'un téléphone tenu en main par un conducteur d'un véhicule en circulation est considéré comme une infraction.

L'utilisation d'un équipement « mains libres » n'est pas interdite en tant que telle, mais « *tout conducteur de véhicule doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délais toutes les manœuvres qui lui incombent* » (Code de la route). Un usage dangereux de ce type de dispositif peut être reproché aux conducteurs, en cas d'accidents notamment.

Il est donc recommandé aux entreprises de ne pas prescrire l'utilisation du téléphone au volant d'un véhicule, quel que soit le dispositif technique utilisé. Ces prescriptions ont toute leur place dans un protocole de communication étudié au sein de l'entreprise et connu de l'ensemble des salariés.

■ **Compétences**

Les véhicules utilisés lors des déplacements professionnels ont des caractéristiques très variables et nécessitent l'acquisition ou la maîtrise de compétences spécifiques. Il peut s'agir de véhicules utilitaires transportant des charges lourdes ou de minibus permettant de conduire plusieurs salariés de l'entreprise... De plus, effectuer des dizaines de milliers de kilomètres par an pour son travail, dans des conditions parfois difficiles (pluie, verglas, mauvaise visibilité...), demande aussi des compétences particulières.

En tout état de cause, **l'entreprise doit vérifier que le salarié possède bien un permis de conduire en cours de validité, correspondant au véhicule qui lui est confié**, avant de lui confier la conduite d'un véhicule. Un simple permis B suffit au plan réglementaire pour conduire un véhicule de moins de 3,5 tonnes ; toutefois cette situation n'est pas satisfaisante sur le plan de la prévention.

De nombreuses entreprises ont mis en place une formation complémentaire pour les salariés les plus exposés au risque routier.

Comment mettre en place une formation complémentaire à la conduite ?

- Faire un bilan des compétences des salariés amenés à conduire un véhicule
 - Définir les besoins en formation complémentaire à la conduite de l'entreprise
 - Choisir l'organisme de formation correspondant aux besoins de l'entreprise
- La formation à la conduite ne sera efficace que si elle est adaptée au métier : type de véhicule, kilométrage parcouru, techniques d'arrimage des charges et conditions de conduite en charge, manœuvres...*
- Mettre en place les financements nécessaires
 - Etablir un plan de formation pluriannuel et le suivre dans le temps

Une telle formation peut être accompagnée d'une formation aux premiers secours, permettant de limiter les conséquences d'accidents déjà survenus.

Ces dispositions n'auront d'intérêt que si l'entreprise prévoit un dispositif permettant un suivi régulier et une mise à jour des qualifications des salariés.

Retour au Sommaire

■ **Contexte réglementaire**

□ **Accident du travail et accident de mission**

Les accidents routiers survenus en mission sont des accidents de travail : « est considéré comme accident de travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail, qu'il se passe sur le lieu du travail habituel ou non, ou pendant le déplacement nécessaire à l'exécution de ce travail ». (article L. 411-1 du Code de la Sécurité sociale)

Définition de l'accident de mission

L'accident de mission est un accident qui a lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution de son travail.

□ 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 devra respecter les termes du protocole de communication établi s'il existe, et respecter les consignes de son chef d'entreprise données avant le déplacement.

En tout état de cause, le salarié devra respecter les prescriptions du Code de la route 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 deux points du permis de conduire (article R. 412-6-1 du Code de la route).

□ Responsabilité du chef d'entreprise

Le chef d'entreprise est tenu à une obligation de sécurité vis-à-vis du salarié (article L. 230-2 du Code du travail), y compris quand celui-ci est 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, le chef d'entreprise doit impérativement rappeler qu'il est strictement interdit de se servir d'un téléphone portable pendant la conduite d'un véhicule.

La responsabilité pénale du chef d'entreprise 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).

□ Le risque routier dans le document unique

Pour assurer la sécurité et la santé des travailleurs, le Code du travail fait obligation à l'employeur de réaliser une évaluation des risques et formaliser les résultats de cette évaluation dans un document unique (article R. 230-1 du Code du travail). Le risque routier est un risque professionnel à part entière qui doit être intégré dans ce document.

L'importance du risque routier en terme de fréquence et de gravité peut-être appréhendée en s'appuyant sur les chiffres d'accidents de la route, corporels et matériels, mais aussi sur l'évaluation du kilométrage parcouru par les salariés, sur l'expérience des conducteurs et leur vécu des situations « à risque », ou encore sur des statistiques de la profession.

Le document unique doit permettre de déterminer, sur la base des principes généraux de prévention, les mesures les plus adaptées pour réduire le risque routier et de définir un calendrier de mise en place des mesures et de leur suivi.

[Retour au Sommaire](#)

Pour en savoir plus en quelques clics...

Documentation INRS

- ❖ « Le risque routier, un risque professionnel à maîtriser ». ED 935. 2004, 15 p. (format pdf, 2,4 Mo)
- ❖ « Prévenir les risques dans les déplacements professionnels ». Bande dessinée. ED 4099. 2002, 4 p. (format pdf, 1,4 Mo)
- ❖ « Prévenir le risque routier encouru par les salariés. Accidents de la route : première cause d'accident mortel du travail ». ED 861. 2001, dépliant (format pdf,

241 ko)

- ❖ « Risque routier encouru par les salariés. Comprendre pour agir. Guide d'évaluation ». ED 877. 2001, 36 p. (format pdf, 433 ko)
- ❖ RICHEZ J.P. « Le risque routier ». Dossier. *Travail et sécurité*, n° 611, octobre 2001, pp. 16-35 (format pdf, 2,9 Mo)
- ❖ « Prévenir les accidents de circulation routière des salariés, un enjeu pour votre entreprise. Document d'évaluation préalable ». ED 849. 2000, 4 p. (format pdf, 673 ko)
- ❖ « Transport routier de marchandises. Vigilant à l'arrêt comme au volant ». ED 826. 1998, 60 p. (format pdf, 2,3 Mo)
- ❖ « Arrimage des charges sur les véhicules routiers ». ED 759. 1992, 80 p. (format pdf, 1492 ko)

Vidéo INRS

- ❖ « A propos du risque routier ». DVD DM 357. A paraître début 2006.
Ce DVD regroupe toutes les productions audiovisuelles de l'INRS en matière de risque routier :
 - « Conduire pour son travail, c'est du travail ». VS 296. 2000
 - « Dérapages ». VS 246. 1998
 - « Prévenir les accidents de la circulation. Un enjeu pour l'entreprise ». VS 247. 1998
 - « À vous de choisir. Le port de la ceinture de sécurité par les conducteurs de véhicules lourds ». VS 609 . 1998

Autres documents en ligne

- ❖ « Prévenir les accidents routiers de trajet ». Texte adopté par la CAT/MP le 28 janvier 2004. Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), 2004, 4 p. (format pdf, 114 ko)
- ❖ « Prévention du risque routier au travail ». Texte adopté par la CAT/MP le 5 novembre 2003. Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), 2003, 4 p. (format pdf, 88 ko)

Sites de référence

- ❖ Sécurité routière / Ministère de l'équipement (France)
<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/>
- ❖ « Plan Santé au travail 2005-2009 ». Ministère délégué aux relations du travail, 2005, 80 p.
http://www.travail.gouv.fr/actualites/pdf/PST_2005-2009.pdf
- ❖ Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS / France)
<http://www.inrets.fr/>
- ❖ Prévention routière (France)
<http://www.preventionroutiere.asso.fr>
- ❖ Groupement des préventeurs du risque routier (GP2R / France)
<http://www.gp2r.com/>
- ❖ Bison futé
<http://www.bison-fute.equipement.gouv.fr>

Autres références bibliographiques

- « Problématique relative aux accidents de circulation des salariés en mission et lors des trajets domicile-travail ». Note scientifique et technique. NS 147. INRS, 1996, 81 p.
- « Le risque routier encouru par les salariés en Europe. Quelle ampleur ? Quelle prévention ? ». Eurogip, 2003, 44 p.