
EUROGIP

Le **risque routier** encouru par les **salariés** en **Europe**

Actualisation du rapport Eurogip-05/F publié en 2003

Août 2009
Réf. Eurogip-40/F



L'insécurité routière est une préoccupation mondiale. Les Nations unies, l'Union européenne et de très nombreux pays s'y attaquent. Reconnue comme un problème de santé publique¹, elle constitue également un enjeu de sécurité au travail. De ce fait, le risque routier encouru par les salariés peut être abordé à la fois au travers des politiques globales de sécurité routière mais aussi des actions menées par les organismes chargés des risques professionnels et par les entreprises. Ces deux approches apparaissent désormais comme complémentaires. Le volontarisme des entreprises à traiter le risque routier comme un risque professionnel à part entière a facilité le rapprochement des politiques de prévention.

Plus de cinq ans après la première enquête d'EUROGIP², il convenait d'actualiser l'état de la réflexion sur ce thème. En effet, l'insécurité routière est un problème majeur de société mais aussi un risque professionnel à part entière qui nécessite une prévention adaptée.

En premier lieu, un bilan chiffré montrant l'ampleur du problème est établi et les actions globales de sécurité routière présentées. En deuxième lieu, le contexte dans lequel le risque routier se situe est abordé ainsi que les actions menées par les entreprises. Enfin, quelques éléments de cette prévention adaptée sont décrits tels que le management du risque, l'utilisation de véhicules sûrs et la formation.

1 Un problème majeur de société

1.1 Le bilan chiffré

Il convient de distinguer les données globales de celles spécifiques au risque routier encouru par les salariés.

Le risque routier dans son ensemble

Dans le monde, les accidents de la circulation provoquent chaque année plus de 1,2 million de décès et de 20 à 50 millions de traumatismes non mortels. Les piétons et les cyclistes en sont les principales victimes. Selon les chiffres publiés³ dans un rapport de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le nombre de décès sur les routes passerait de 1,2 million en 2002 à 2,4 millions à l'horizon 2030 si rien n'est entrepris d'ici là. Les accidents de la route constitueraient alors l'une des principales causes de décès⁴ hors actes de guerre. Du 9e rang, avec 2,2 % des causes de décès en 2004, les accidents de la route passeraient au 5e rang, représentant alors 3,6 % du total.

Le rapport de l'OMS indique également que l'essentiel de ces accidents se produit dans les pays en voie de développement où les politiques de sécurité routière sont peu élaborées. Quant à la zone OCDE, même si des progrès ont été réalisés ces dernières années, la situation reste préoccupante (cf. annexe A1). Il n'est donc pas étonnant que le risque routier ait été identifié comme l'une des premières causes de mort violente dans l'Europe des 15 (rapport initial d'EUROGIP²). L'accident de la route conserve ce triste privilège six ans après dans l'Europe des 27. Dans l'UE-15, au début des années 2000, plus de 40 000 personnes décédaient dans un accident de la route et 1,7 million de personnes étaient blessées. Le coût total de ces accidents a été estimé à plus de 160 milliards d'euros soit environ 2 % du PNB de l'Union européenne. Selon la base de données CARE⁵, 1,3 million d'accidents de la route se sont produits dans l'UE-27 en 2006. Ils ont blessé environ 1,7 million de personnes et causé 42 952 décès.

1. http://www.who.int/features/2004/road_safety/fr/index.html

2. "Le risque routier encouru par les salariés en Europe. Quelle ampleur ? Quelle prévention ?", réf. Eurogip-05/F, octobre 2003, <http://www.eurogip.fr>

3. http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2009/road_safety_report_20090615/fr/index.html

4. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_no_annex_fr.pdf

5. Base communautaire sur les accidents routiers

accidents reconnus, soit 1 301 € en moyenne par accident.

Le coût total moyen (rente et rééducation d'un accidenté de la route) est environ quatre fois plus élevé que pour un accident du travail intervenu en entreprise, comme le montrent les chiffres ci-dessous.

Allemagne : coût total moyen d'un accident lié au travail (Source : "die BG")	
Accident du travail en entreprise	3 582 €
Accident de la circulation (trajet + mission)	11 910 €
Accident de mission	18 280 €

L'usage fréquent du véhicule motorisé pour se rendre au travail est un des facteurs contributifs de cette forte sinistralité, tout comme le fait que le véhicule soit un instrument de travail pour de nombreux salariés. Il est à noter que la conduite à titre professionnel est plus accidentogène que la conduite privée, ce qui souligne l'importance de ce champ d'action. Ainsi, l'organisation du travail, des déplacements, un véhicule sûr et le rappel des règles de conduite constituent-ils des axes de prévention incontournables pour l'entreprise.

1.2 Les actions pour lutter contre l'insécurité routière

Les accidents de la route sont nombreux et coûtent cher à la société en termes de souffrances humaines et de prestations. Les actions de lutte contre l'insécurité routière y trouvent leur justification. Si ces dernières abordent la sécurité routière dans son ensemble, elles concernent aussi l'entreprise qui devient progressivement un de leurs relais. En effet, les concepts généraux de sécurité routière sont identiques, tant pour la conduite privée que pour la conduite professionnelle. L'entreprise peut intégrer ce message de prévention à ses propres actions, démultipliant l'effet de ces politiques globales.

Une préoccupation mondiale

La sécurité routière est un objet de préoccupation des organisations internationales. Les Nations unies¹⁰ ont émis plusieurs résolutions à ce sujet et en particulier la résolution A/RES/62/244 du 31 mars 2008 qui incite notamment les opérateurs publics et privés de flottes de véhicules à développer des politiques de sécurité à la fois pour les occupants du véhicule et pour les autres usagers de la route. Dans une résolution antérieure, les Nations unies avaient invité l'OMS¹¹ à travailler en étroite collaboration avec ses unités régionales sur ce thème. Ces deux organisations s'engagent désormais dans une réflexion spécifique sur le risque routier dans le cadre du travail.

La stratégie européenne de sécurité routière

De son côté, la Commission européenne a développé une stratégie de sécurité routière¹² visant à réduire de moitié le nombre de tués à l'horizon 2010. Détaillée dans un Livre blanc¹³ en date du 12 septembre 2001, cette stratégie est décrite dans la communication intitulée "Sauver 20 000 vies sur nos routes. Une responsabilité partagée"¹⁴.

La Commission européenne observe que "tous les États membres sont confrontés aux mêmes problèmes de sécurité routière, à savoir la vitesse excessive, la consommation d'alcool, le non-port des ceintures, l'insuffisance de protection, l'existence de points noirs dans l'infrastructure routière, le non-respect des temps de conduite et de repos pour le transport professionnel et la mauvaise visibilité. Le prochain élargissement à des pays ayant un faible niveau de sécurité routière constitue un défi supplémentaire".

Le programme d'action liste des mesures devant inciter les usagers à un meilleur comportement par le respect de la législation en harmonisant les sanctions au niveau européen. Les véhicules doivent être rendus plus sûrs par l'harmonisation des équipements de sécurité passive et le soutien au progrès technique. Enfin, l'amélioration des infrastructures routières passe par l'identification et la suppression des points noirs au niveau local et par la diffusion des meilleures pratiques.

Parmi les mesures générales visant à renforcer la sécurité routière, trois dispositifs se distinguent.

10. <http://www.who.int/roadsafety/en/index.html>

11. http://www.who.int/topics/injuries_traffic/fr/

12. http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_en.htm

13. La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix [COM(2001) 370 final du 12 septembre 2001] - Non publié au JOUE - Voir http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_fr.htm

14. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0311:FIN:FR:PDF>

Le permis de conduire européen

La directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006¹⁵ vise à harmoniser¹⁶ les conditions de délivrance des permis de conduire nationaux. Elle doit être transposée dans les États membres pour le 19 janvier 2011.

Son objectif est de permettre la reconnaissance mutuelle des permis afin, notamment, de faciliter la circulation des personnes qui se déplacent à l'intérieur de la Communauté ou qui s'établissent dans un État membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite. Le texte introduit également des dispositions devant réduire les possibilités de fraude et garantir la libre circulation des citoyens. Enfin, pour ce qui touche à l'amélioration de la sécurité routière, le texte introduit une nouvelle catégorie de permis pour les cyclomoteurs et harmonise la périodicité des contrôles médicaux pour les conducteurs professionnels. Des exigences minimales pour la qualification initiale et la formation des examinateurs du permis de conduire sont instaurées.

Le taux maximal d'alcool autorisé dans le sang

Constatant qu'au moins 10 000 vies étaient perdues chaque année en raison de l'alcool au volant et qu'un taux d'alcoolémie dans le sang situé entre 0,5 mg/ml et 0,8 mg/ml accroît considérablement les risques d'accidents, la Commission européenne a émis en janvier 2001 une recommandation¹⁷ visant à lutter contre l'alcool au volant en uniformisant le taux maximal d'alcool dans le sang autorisé.

Elle recommande qu'un taux maximal standard à 0,5 mg/ml soit adopté par tous les États membres pour tous les conducteurs de véhicules à moteur.

La Commission européenne recommande également un taux maximal de 0,2 mg/ml pour les catégories suivantes de conducteurs / véhicules :

- conducteurs inexpérimentés,
- motocyclistes,
- conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes et de véhicules de transport de personnes équipés de plus de huit sièges passagers,
- conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses.

D'une manière générale, les actions de lutte contre l'alcool au volant ou au guidon, telles que les éthylotests¹⁸ en ligne¹⁹, sont systématiquement intégrées dans les stratégies de lutte contre l'insécurité routière.

Au **Luxembourg**, un simulateur d'alcoolémie²⁰ téléchargeable sur un téléphone portable permet de calculer le taux d'alcool dans le sang une fois le genre, l'âge, le poids et la consommation d'aliments et de boissons renseignés. Une courbe s'affiche sur l'écran avec le rappel par une ligne rouge du taux maximal de 0,5 mg/ml actuellement en vigueur (cf. annexe A2). Cet outil permet ainsi de suivre l'évolution de son taux d'alcool au fil des heures. Dans ce même ordre d'idées, un projet de loi visant à instaurer des éthylotest-antidémarrageurs a été récemment voté en **Belgique**. Le juge pourra décider de l'installation de ce dispositif qui empêche le démarrage du véhicule s'il enregistre une alcoolémie excessive ou si le conducteur n'a pas soufflé dans l'appareil.

Le tableau précité dresse l'état d'application (août 2008) de cette recommandation. Cependant, au cours de cette enquête, certains pays auparavant au taux zéro ont relevé ce taux tout en restant sous ou juste à la limite recommandée par la Commission européenne.

La Charte européenne de la sécurité routière

Pour souligner l'importance qu'elle attache à son programme de sécurité routière, la Commission européenne a souhaité obtenir l'engagement solennel de toutes les entités pouvant influencer sur la sinistralité routière par leur adhésion à une Charte européenne de la sécurité routière²¹ dont la création remonte à octobre 2003. Les entreprises de transport, les constructeurs automobiles, les équipementiers, les entreprises disposant d'une flotte conséquente de véhicules, les sociétés d'assurance, les exploitants d'infrastructures, les collectivités locales et régionales sont invités à y adhérer. Les signataires s'engagent, sur trois ans, à contribuer à l'effort européen par des engagements spécifiques rendus publics dont le respect fait l'objet d'un suivi. Il s'agit d'aller plus loin que la loi. Les organisations et entreprises signataires relayent, par des actions concrètes, les messages de l'Union européenne auprès de leurs salariés.

15. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:FR:PDF>

16. L'UE-25 compte 110 modèles différents de permis de conduire. Ils sont appelés à être remplacés par un permis au format "carte de crédit" en plastique, infalsifiable et renouvelable tous les dix ans. Il peut être complété par une puce électronique.

17. La recommandation C[2000] 4397 publiée au Journal officiel L 043 du 14 février 2001 est disponible à l'adresse : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:043:0031:0036:FR:PDF>

18. <http://www.soufflez-vous-saurez.fr/>

19. http://www.smaniadisicurezza.it/spostarsi_etilometro.jsp

20. <http://www.securite-routiere.lu/sujet/sujet.asp?sub=2,28,36>

21. <http://www.erscharter.eu/>

En février 2009, la Charte comptait plus de 1 250 signataires.

Il est à noter que l'outil de la charte est fréquemment utilisé dans les politiques de sécurité routière aux niveaux européen et national, comme s'il s'agissait de sanctuariser les engagements pris. Les entreprises dites "chartées"²² sont plus actives, comme le souligne une étude menée en **France** par l'Observatoire du risque routier en entreprise. Les actions mises en place sont plus nombreuses et plus diversifiées car elles font partie intégrante de la politique de prévention affichée par l'entreprise. Les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) et les médecins du travail y sont plus souvent impliqués.

Des actions nationales

En accompagnement ou indépendamment des actions de l'Union européenne, chaque État membre met en œuvre sa politique de sécurité routière. Par exemple, la **Suède** pratique une approche globale. Votée au Parlement en 1997, la politique du zéro accident (Vision zéro)²³ établit le postulat suivant : puisque l'usage du système routier ne résulte pas du libre arbitre de l'individu, il doit pouvoir être pratiqué en sécurité. De ce fait, tous les organismes et les entreprises pouvant agir sur la sécurité routière sont tenus de le faire. L'approche donnée est celle d'une sécurité durable. Les entreprises y sont désormais associées. Depuis quelque temps, une attention particulière envers le risque routier en tant que risque professionnel complète la

Vision zéro. Cette attention se concrétise par des politiques d'entreprise et des brochures à l'attention des employeurs publiées par l'organisme chargé des risques professionnels. Le nombre des tués sur les routes suédoises est passé de 541 en 1997 à 445 en 2006. La démarche Vision Zéro a également été adoptée par la **Norvège** et l'**Australie**.

En **Finlande**, la stratégie gouvernementale 2006-2010 pour la sécurité routière définit celle-ci comme étant une responsabilité partagée par tous. Elle concerne donc non seulement les usagers de la route mais également les entreprises et les institutions qui disposent des leviers nécessaires pour incorporer cette problématique dans leur management. L'attention que ces dernières peuvent accorder à la sécurité de leur personnel lors des déplacements routiers est d'importance pour la cause de la sécurité routière dans son ensemble.

Il ressort que la baisse de l'accidentologie sur la route dans le cadre du travail s'appuie sur ces politiques globales, ciblant l'ensemble des usagers de la route, et pour lesquelles l'entreprise est un vecteur permettant d'asseoir leur mise en œuvre. L'entreprise devient progressivement un acteur, au même titre que les collectivités locales, des politiques de sécurité routière au niveau global car, pour elle, ce risque constitue également un risque professionnel.

2 Un risque professionnel

2.1 Les évolutions

Bien que la directive-cadre 89/391/CEE et ses transpositions en droit national instituent l'employeur comme responsable de l'évaluation et de la prévention des risques professionnels, le sentiment prévalait chez les employeurs qu'ils ne pouvaient agir en matière de risque routier car le salarié au volant est hors de l'enceinte de l'entreprise. Le salarié reste pourtant sous la responsabilité de son employeur dont la responsabilité civile peut d'ailleurs être engagée. Ce sentiment n'est plus. La prise de conscience de l'importante sinistralité due à l'insécurité routière a fait bouger les lignes. En **France**, depuis quelques années, l'action de prévention du

risque routier professionnel va de pair avec la forte implication des pouvoirs publics eux-mêmes en lutte contre l'insécurité routière en général. Le risque routier est désormais abordé comme un risque professionnel devant être prévenu par les entreprises car l'employeur a une obligation de résultat en matière de sécurité de ses salariés.

Quel est l'intérêt de l'entreprise à agir ?

L'obligation légale est un puissant moteur. Au **Royaume-Uni** en complément de la transcription de la directive-cadre, une législation de 2007²⁴ entérine le fait que l'employeur ne peut plus ignorer sa responsabilité envers la sécurité de ses employés en général et particulièrement quand ils conduisent

22. <http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/tropheesLH2.pdf>

23. <http://www.sweden.se/fr/Accueil/Travailler-vivre/A-lire/Securite-routiere--la-vision-suedoise-fait-des-emules/>

24. Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007 - Loi sur les meurtres et homicides commis involontairement par une personne morale. Au Royaume-Uni, l'assurance contre les risques professionnels gérée par l'État n'a donc pas pour corollaire l'immunité civile de l'employeur.

entreprises luxembourgeoises a pris l'initiative de lancer une large campagne de sensibilisation et d'information avec l'aide des organisations engagées dans la prévention de ces accidents, en l'occurrence l'Association d'Assurances contre les Accidents, l'Inspection du Travail et des Mines, la Sécurité Routière et les syndicats LCGB et OGB-L. Cette campagne s'inscrit dans le cadre de la politique en matière de développement durable qui s'est concrétisée par l'adoption d'une charte²⁶ le 31 octobre 2003. Il s'agit en particulier de sensibiliser toutes les parties prenantes à l'importance du problème des accidents de trajet. Cette action a nécessité non seulement la coopération des entreprises, mais également celle des salariés, premiers concernés par cette problématique, afin de développer par l'intermédiaire de leurs représentants une prise de conscience dudit problème.

Cette campagne, parmi d'autres, a permis au **Luxembourg**²⁷ d'être le premier pays de l'Union européenne à avoir quasiment atteint l'objectif de la Commission de réduire, à l'horizon 2010, de 50 % la part des tués sur la route. Le nombre de décès sur les routes a ainsi baissé de 69 en 2001 à 35 en 2008 pour les accidents de la route et de 12 en 2001 à 4 en 2007 pour les accidents de trajet.

Le rôle des assureurs sociaux et privés

Si le risque "mission" est globalement assuré, il n'en est pas de même pour le risque "trajet".

Les accidents de mission sont reconnus comme des accidents du travail dans tous les pays de l'Union européenne sauf aux **Pays-Bas** qui ne les distinguent pas des accidents couverts par l'assurance maladie. Bien que ce risque soit assuré au **Royaume-Uni**, il est difficile d'obtenir des données statistiques fiables à leur sujet.

Quant aux accidents de trajet, ils sont indemnisés par l'assurance AT/MP dans la plupart des pays de l'UE-27 sauf pour le **Danemark**, l'**Estonie**, la **Grande-Bretagne**, la **Lettonie**, **Malte**, les **Pays-Bas**, la **Pologne**, la **République tchèque** et la **Slovaquie**. Parmi ces exceptions, certaines particularités sont à noter, comme à **Malte** et en **Lettonie** où l'accident de trajet est pris en compte si l'employeur finance le coût du moyen de transport (quel qu'il soit pour **Malte**). De même, au **Danemark**, lorsque le salarié quitte son domicile avec un véhicule pour se rendre directement chez un client de l'entreprise, l'accident est assimilé à un accident de mission.

La couverture de l'accident de trajet par les assureurs n'est

donc pas uniforme dans l'UE. De plus, elle est contestée en **Allemagne** où des critères plus stricts de reconnaissance des accidents de trajet se mettent en place, notamment à la suite d'une décision de la Cour fédérale d'arbitrage social du 9 décembre 2003. Depuis cette date, lorsqu'un assuré interrompt son trajet pour des raisons privées, la couverture de l'assurance cesse dès qu'il quitte son véhicule et non plus dès qu'il pénètre dans un lieu privé. Par ailleurs, la jurisprudence devenant plus stricte, les longs détours sont considérés comme un abandon du trajet habituel. Ainsi, un accident se produisant lors d'un détour pour faire le plein de carburant à l'opposé du trajet habituel n'a pas été reconnu comme un accident de trajet. En revanche, dans une autre affaire, un second accident intervenant pendant que la victime établissait le constat d'un premier accident a été pris en compte par l'assurance et la victime indemnisée. Le covoiturage ou les blessures subies lors d'un changement de roue durant le trajet sont également couverts par l'assurance.

2.2 L'implication des entreprises

La sécurité routière est devenue une préoccupation des entreprises. Elles répondent plus favorablement à l'exigence générale de la société d'une lutte contre l'insécurité routière.

Les entreprises ont d'ailleurs un intérêt direct à agir et sont de plus en plus nombreuses à s'impliquer.

La participation à des concours de sécurité où sont remis des trophées distinguant les meilleures actions de prévention et les meilleurs conducteurs donne l'occasion aux entreprises d'afficher leur volontarisme. Ces concours peuvent être organisés en interne dans l'entreprise, par une organisation œuvrant pour la sécurité comme la RoSPA au **Royaume-Uni** ou par un assureur social²⁸ tel que la CNAMTS en **France** en collaboration avec les pouvoirs publics. Une structure spécifique²⁹ peut même être créée à cet effet. La publicité donnée à ces concours est l'occasion pour l'entreprise de communiquer sur ses actions et résultats.

Les entreprises sont de plus en plus nombreuses à intégrer la sécurité routière dans leur politique de management de la santé et de la sécurité au travail. Au **Royaume-Uni**, British Telecom³⁰, par exemple, qui gère une flotte de 37 000 véhicules, a fait établir pour ses agents un bilan individuel suivi d'une proposition de formation sur

26. <http://www.uel.lu/pdf/Charte.pdf>

27. http://www.gouvernement.lu/salle_presse/actualite/2009/01-janvier/22-lux/index.html

28. <http://www.risqueroutierprofessionnel.fr/Les-trophees.html>

29. <http://www.entreprisesecuriteroutiere.fr/>

30. <http://www.btplc.com/Societyandenvironment/Ourapproach/Sustainabilityreport/section/index.aspx?sectionid=b21efab2-7606-4b94-a5ec-e717221bd78e>

de résidence. En interne, l'aménagement de plages horaires variables permet d'éviter la prise de risque liée aux retards matinaux ou d'éviter un afflux de véhicules aux mêmes heures. Ainsi, y compris pour le risque trajet, l'entreprise est un vecteur de sécurité par la sensibilisation et la formation de ses salariés.

Ces quelques exemples montrent que les entreprises trouvent de multiples intérêts à mener des actions de prévention du risque routier et qu'elles sont actives dans ce domaine. Il n'en reste pas moins vrai qu'une prévention adaptée est requise.

3 Une prévention adaptée

Les mesures globales de sécurité routière telles que la lutte contre l'alcool au volant³² et les excès de vitesse³³ constituent des orientations d'actions intégralement transposables au monde du travail. La récente campagne belge sur le port de la ceinture de sécurité³⁴ est un autre exemple de politique globale dont les principes s'appliquent durant le travail. Par ailleurs, l'usager de la route doit rester attentif au trafic qui l'entoure. L'utilisation du téléphone portable³⁵ au volant³⁶ multiplie par quatre le risque d'avoir un accident. Dans le même domaine, une étude menée en Belgique a montré qu'une très forte musique dans le véhicule réduit le temps de réaction du conducteur et entraîne une hausse du risque d'accident. L'usage des lecteurs MP3 semble poser un problème identique. Ainsi, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) a été mandaté par son ministre de tutelle pour étudier l'impact de l'usage d'un lecteur MP3 sur l'attention portée par les piétons et les cyclistes au trafic les environnant durant son utilisation.

La réflexion sur l'organisation du travail peut prendre de multiples formes comme la détermination d'un nombre de livraisons en adéquation avec les temps de parcours et donc des vitesses autorisées sur le réseau routier, l'organisation des tournées en limitant le kilométrage à parcourir ou bien même le remboursement des notes de frais en excluant les boissons alcoolisées.

Ce chapitre n'a pas pour objet d'exposer les modalités de prévention de manière exhaustive mais de tracer les principaux axes des actions menées.

Le risque routier, importante cause d'accidents, est

pleinement pris en compte par les préventeurs. Les politiques générales de sécurité routière sont miscibles dans les politiques d'entreprise comme l'ont montré les exemples précités. Depuis la parution du premier rapport d'EUROGIP (2003), l'évolution la plus marquante est l'intégration de la sécurité routière dans les politiques de management de la santé et de la sécurité au travail et la réflexion sur l'utilisation de véhicules sûrs. Quant à la thématique de la formation, elle constitue une constante de toute action de prévention.

3.1 Le management du risque routier en entreprise

L'Organisation internationale de normalisation (ISO) prépare une norme relative aux systèmes de management de la sécurité routière³⁷. Le comité mis en place aura pour tâche de développer un système générique de management selon la méthode initiée par l'ISO 9001:2000. L'actuel corpus de 200 normes ISO relatif à ce domaine contribue déjà à la sécurité routière.

Cette future norme ISO/CP 241 constituera une approche structurée et holistique de la sécurité routière. Son objet sera de conforter les approches nationales mais également les objectifs définis par les Nations unies.

Selon les termes du projet, la norme vise à aider les organismes à :

- améliorer leurs performances en relation avec la sécurité routière,

32. http://www.trajet.lu/public/trajet_12mois_3_fr.pdf

33. http://www.trajet.lu/public/trajet_12mois_4_fr.pdf

34. Campagne "Boucle-la ou sors de ma voiture" de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) : <http://www.ibsr.be/main/OnzeCampagnes/Archief/DetailCampaign.shtml?detail=832307212&language=fr>

35. http://www.trajet.lu/public/trajet_12mois_12_fr.pdf

36. <http://www.smit.asso.fr/pagesmedecine/conduireout%E9I%E9phonerCRAMaquitaine.pdf>

37. <http://www.iso.org/iso/fr/pressrelease.htm?refid=Ref1113>

- contribuer à faire baisser le nombre d'accidents,
- mieux répondre aux exigences réglementaires et aux attentes sociétales en matière de sécurité routière,
- adopter une approche processus, comprenant le cycle planifier-faire-vérifier-agir et l'amélioration continue, pour définir et réaliser des objectifs de sécurité routière.

De plus, la norme sera un outil harmonisé sur le plan international pour les organismes qui :

- audient l'efficacité des programmes de sécurité routière,
- analysent les "points noirs" de l'infrastructure routière,
- financent la sécurité routière ou décernent des prix.

Sans attendre la mise en place de cette norme ISO, des référentiels permettant à l'entreprise de prétendre à une certification par un organisme accrédité sont disponibles. C'est le cas, en **France**, du Système de Management Sécurité Routière (SMSR)³⁸ développé en 2001 par la PSRE (association dédiée à la maîtrise du risque routier en entreprise) en collaboration avec les pouvoirs publics chargés de la prévention routière, les assureurs et des professionnels de la prévention routière. Le SMSR vise à faire intégrer la prévention du risque routier dans les systèmes de management de la qualité (ISO 9001). De ce fait, la certification SMSR peut être accordée par un organisme certificateur. La certification souligne le plus qu'offre l'entreprise en matière de qualité par sa gestion efficace du risque routier.

D'une manière générale, le management du risque routier s'intéresse à plusieurs facteurs déterminants comme l'évaluation du risque, la sécurité du véhicule et de son conducteur, l'organisation du travail et des déplacements.

L'évaluation du risque consiste à quantifier l'exposition au risque à travers certains indicateurs tels que le nombre de salariés sur les routes et l'importance du kilométrage parcouru. Elle intégrera les résultats de la sinistralité due aux accidents de la route, leur coût à la fois direct (frais d'hospitalisation, réparation du véhicule...) et indirect (absence, désorganisation...).

Pour ce qui touche au véhicule, les questions portent sur son adaptation au travail demandé et à son état mécanique. Est-il correctement muni de tous les équipements de sécurité et son aménagement intérieur permet-il de transporter des charges sans risque ? Le conducteur est-il suffisamment formé pour le travail demandé et est-il en bonne forme physique ? Enfin, l'organisation des déplacements (voir annexe A3) et du travail entrent en ligne de compte car les

déplacements routiers sont à préparer et à planifier à l'avance afin de déterminer, par exemple, si le nombre de livraisons est en adéquation avec le temps de travail et les vitesses autorisées sur le réseau routier.

Par ailleurs, l'utilité du déplacement est à évaluer ainsi que les alternatives à la route que sont le train, l'avion ou la vidéoconférence.

Les principes de l'évitement du risque et de la substitution de pratiques dangereuses par d'autres qui le sont moins ou pas du tout s'appliquent. Le covoiturage constitue une autre manière de limiter le nombre de véhicules utilisés et de réduire la fatigue des conducteurs à condition que le conducteur ait reçu une formation adéquate à la conduite. Il n'est pas préconisé comme outil de prévention par la CNAMTS. Enfin, l'organisation du travail s'attachera à prévoir des temps de pause réguliers durant le trajet et des consignes d'interdiction d'utiliser le téléphone portable en conduisant. Ce dernier point nécessite d'établir les modalités d'un protocole de communication entre l'entreprise et ses salariés en déplacement.

3.2 L'utilisation de véhicules sûrs

En **France**, le parc de véhicules utilitaires légers (VUL) ou camionnettes³⁹, d'un poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes, était d'environ 6 millions d'unités à la fin de l'année 2007. Il frôlait les 4 millions en 1987. Ces véhicules sont utilisés à plus de 60 % par des professionnels (bâtiment, commerce, agriculture...). L'usage de cette catégorie de véhicules est croissant chez les particuliers mais aussi en entreprise en raison de son caractère pratique. Il permet de disposer d'un véhicule avec un volume intéressant sans contrainte réglementaire spécifique telle qu'une limitation du temps de conduite ou encore une formation initiale et complémentaire à la conduite, bien que le gabarit de ces véhicules soit différent des véhicules sur lesquels on obtient son permis de conduire. Par ailleurs, le développement de la vente par Internet qui génère un important besoin de livraisons accentue le recours à des véhicules de type VUL. Il en est de même dans les autres pays européens. Dans l'UE-27, 111 354 VUL ont été immatriculés en janvier 2009⁴⁰ et 1 926 830 durant l'année 2008⁴¹.

Compte tenu de l'importance du parc, un axe fort de la prévention du risque routier professionnel porte sur le

38. <http://www.cnpp.com/fr/Certifier/Certification-de-systemes-de-management/Liste-des-applications/303-Systemes-de-Management-de-la-Securite-Routiere-SMSR-SM/>

39. <http://www.urf.asso.fr/?id=1080>

40. <http://www.cdfa.fr/IMG/pdf/IU1.pdf>

41. http://www.acea.be/images/uploads/files/20090129_01_2008_vo_By_Country_Enlarged_Europe.xls

véhicule en lui-même ainsi que sur les modalités d'utilisation (entretien, formation...).

En **France**, le Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, mis en place par la CNAMTS, a donc publié en janvier 2007 un Livre blanc⁴² détaillant une série de propositions visant à rendre l'usage de ce véhicule utilitaire plus sûr. La première proposition vise à sensibiliser les employeurs à la nécessité d'évaluer le risque routier comme les autres risques professionnels et de l'intégrer dans le document unique d'évaluation des risques professionnels. La deuxième proposition concerne le contrôle technique qui devrait être plus strict que pour les véhicules particuliers car les VUL sont plus souvent sur la route et ne sont pas soumis aux mêmes contraintes (la notion de chargement et la fréquence d'utilisation induisant une usure prématurée de certains éléments du véhicule). La troisième proposition consiste à définir et publier une norme internationale (ISO) sur l'arrimage des charges et les systèmes de retenue à bord des VUL. Les propositions suivantes portent sur le carnet de suivi et d'entretien, les pneumatiques, l'airbag, l'ABS⁴³, l'ESC/ESP⁴⁴, le témoin de surcharge et l'aménagement du véhicule. Enfin, le concept de post-permis professionnel est avancé car il n'existe aucune exigence de formation spécifique tant que le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes.

Toujours en France, l'Observatoire du Véhicule d'Entreprise, parmi ses diverses actions de promotion de la sécurité des VUL, a publié plusieurs guides listant les véhicules et établissant un classement par modèle et par version de VUL les plus vendus en France selon leur taux d'équipement. La dernière édition⁴⁵ traite de l'aménagement intérieur. Elle est complétée par un DVD réalisé en partenariat avec la société Bosch sur l'ESP pour montrer l'utilité du dispositif de l'ESP sur la sécurité des conducteurs.

Les préoccupations sont identiques dans les autres États européens.

La généralisation d'équipements de sécurité sur les VUL, l'aménagement intérieur et l'arrimage des charges sont des facteurs clés d'une politique de prévention du risque routier. S'y adjoindront le suivi et l'entretien de la flotte ainsi que la formation des conducteurs. Cependant, ces mesures doivent être appliquées et l'action des forces de l'ordre, en

coopération avec les institutions de prévention, est indispensable.

La réflexion sur l'utilisation de véhicules sûrs amène la question de la gestion des flottes de véhicules d'entreprise. C'est l'occasion d'aborder les performances en sécurité de l'ensemble de la flotte ainsi que l'évaluation des risques liés à la conduite. De nombreux modèles de mode de gestion des flottes sont disponibles par exemple au **Royaume-Uni**⁴⁶. Cependant, le problème du contrôle technique régulier des VUL reste entier. L'obligation d'un contrôle annuel est une forte revendication des préventeurs⁴⁷. Ces véhicules sont soumis aux mêmes règles que les véhicules de tourisme alors qu'ils font l'objet d'un usage intensif.

3.3 La formation

La formation constitue un des éléments clés des politiques de prévention et les ateliers de conduite routière professionnelle sont nombreux. Ces formations peuvent aborder de multiples autres thèmes que celui de la conduite pure, comme le prouve le catalogue de la RoSPA⁴⁹ en Grande-Bretagne. En effet, toutes les facettes du sujet que sont le management du risque routier en entreprise, l'évaluation du risque, les cours de conduite et la formation des formateurs sont des thèmes de formation. Cette dernière ne doit pas seulement être dispensée aux conducteurs mais aussi aux cadres qui organisent l'activité de conduite.

Les entreprises sont nombreuses à insérer dans leur politique de management du risque routier un axe de formation permanente à la conduite, plus particulièrement en direction des jeunes conducteurs. En effet, les jeunes sont surreprésentés en matière d'accidents de la circulation. Les 18-25 ans se tuent au volant deux fois plus que les autres. La formation à la conduite durant l'apprentissage est une méthode fréquemment retenue. Ainsi, en **Allemagne** un nouveau système de qualification a été conjointement mis au point par la caisse d'assurance de la métallurgie, le DVR⁴⁹ et l'entreprise ThyssenKrupp-Steel pour former les apprentis à la sécurité routière. Ce système a été baptisé GTI (Gesundheitsförderung, Teambildung und Identitätssärkung :

42. http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr/atmp_media/LIVREBLANCVU.pdf

43. L'ABS est un système d'assistance électronique au freinage qui permet au véhicule de conserver son adhérence à tout moment de la décélération.

44. L'ESC/ESP est un dispositif d'assistance électronique qui permet au conducteur de garder la trajectoire souhaitée

45. <http://www.observatoire-vehicule-entreprise.com/fre/risques-routiers/cahiers-prevention/vehicule-utilitaire-et-securite.html>

46. <http://www.fleetsafe.org/>

47. <http://www.risqueroutierprofessionnel.fr/A-quand-un-controle-technique.html>

48. <http://www.rospa.com/drivertraining/catalogue2009.pdf>

49. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) - Conseil allemand pour la sécurité routière. Il collabore de longue date avec les caisses d'assurance accident pour assurer la sécurité routière en entreprise.

Conclusion

Le rapport initial d'EUROGIP⁵² avait identifié quelques États membres de l'Union européenne précurseurs tels que l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni dans lesquels les organismes chargés de la prévention des risques professionnels considéraient que le risque routier pouvait être également prévenu à leur niveau en complément de l'action des autorités publiques. Leurs actions se sont approfondies et diversifiées. L'enquête n'a pas identifié de nouveaux pays ayant une double stratégie de prévention à la fois globale et professionnelle. Cependant, dans plusieurs pays, les organismes chargés des risques professionnels ont intégré un volet risque routier à leur programme sans pour autant atteindre le niveau d'implication des trois pays précités. Ainsi, la dynamique est lancée.

L'accidentologie sur les routes, qui reste élevée, nécessite une mobilisation générale contre ce qui constitue à la fois un problème de santé publique et de santé au travail. La volonté générale de réduire la sinistralité routière est clairement affichée aux niveaux mondial, européen et national par de multiples acteurs. Les actions globales et spécifiques se conjuguent et se complètent. De même, le nombre croissant d'entreprises qui mènent des politiques propres intégrant des critères de résultats souligne que le risque routier encouru par les salariés en Europe est réellement pris en compte.

Pour l'entreprise, lutter contre l'insécurité routière est rentable : moins d'accidents matériels, moins de dépenses de

carburant (cf. supra) et d'usure des véhicules et surtout moins d'accidents de personnes aux conséquences graves. L'entreprise y gagne en productivité et en qualité. L'intégration du risque routier dans le management de la santé et de la sécurité au travail est une évolution importante tout comme son intégration dans les critères de qualité. L'approche holistique qui intègre l'acte de conduire dans l'activité plutôt que de le traiter séparément de l'activité à laquelle il contribue, apparaît préférable. Enfin, associée à l'économie de carburant et à une sinistralité en baisse, la lutte contre l'insécurité routière est fréquemment liée à la notion de développement durable.

La lutte contre l'insécurité routière n'est plus un tabou. Elle est même devenue une noble cause que rejoignent de très nombreux et divers acteurs. La société dans son ensemble affiche son exigence pour plus de sécurité routière sachant que l'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués sur les routes d'ici à 2010 est ambitieux. Un récent rapport⁵³ de l'OCDE, traitant d'une vision zéro accidents sur la route, souligne la nécessité pour les acteurs de la sécurité routière de se fixer des objectifs ambitieux et de déterminer des stratégies coordonnant l'action sur des axes forts. Il conclut sur le fait que la volonté politique est une clé de la réussite. Malgré les progrès accomplis dans le monde du travail, les accidents de mission restent nombreux, tout comme les accidents de trajet.

52. "Le risque routier encouru par les salariés en Europe. Quelle ampleur ? Quelle prévention ?", réf. Eurogip-05/F, octobre 2003, <http://www.eurogip.fr>

53. TOWARDS ZERO. Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach - octobre 2008

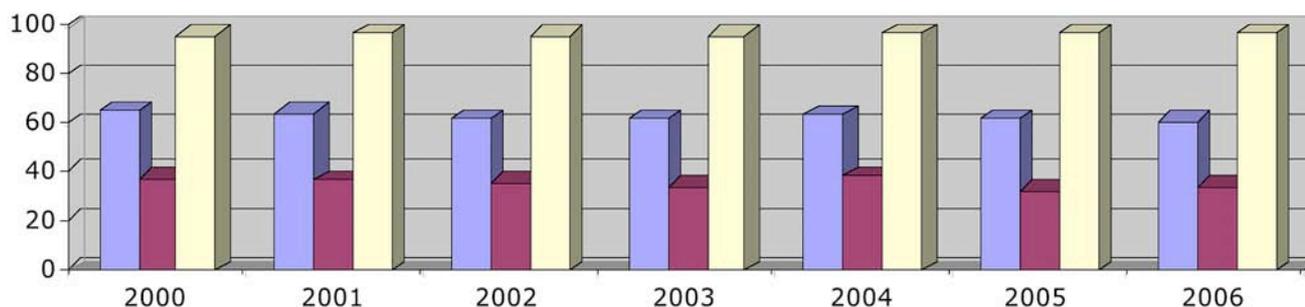
ALLEMAGNE

Sinistralité routière dans le cadre du travail

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Total des accidents mortels assurés	1 547	1 480	1 354	1 339	1 142	1 084	1 117
Dont routiers en valeur absolue	1 012	955	840	837	730	674	683
Pourcentage / Total	65,42	64,53	62,04	62,51	63,92	62,18	61,15
Total des accidents mortels du travail	825	811	773	735	645	589	642
Dont routiers en valeur absolue	315	302	279	251	247	191	220
Pourcentage / Total	38,18	37,24	36,09	34,15	38,29	32,43	34,27
Total des accidents mortels de trajet	722	669	581	604	497	495	475
Dont routiers en valeur absolue	697	653	561	586	483	483	463
Pourcentage / Total	96,54	97,61	96,56	97,02	97,18	97,58	97,47

Source : DGUV / HVBG - La fusion du HVBG et du BUK en 2007 a modifié la population de référence provoquant une rupture de série

Sinistralité routière parmi les accidents mortels liés au travail



■ Pourcentage Routier // Total AT mortels ■ Pourcentage Mission dans AT ■ Pourcentage Routier dans Trajet

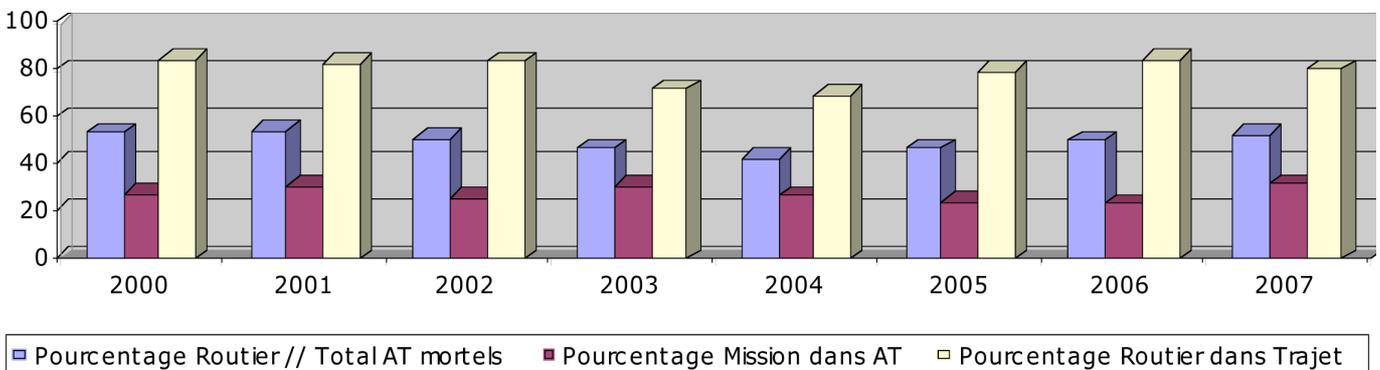
BELGIQUE

Sinistralité routière dans le cadre du travail

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total des accidents mortels assurés	259	232	213	164	195	194	178	175
Dont routiers en valeur absolue	140	127	109	77	84	91	90	95
Pourcentage / Total	54,00	54,74	51,17	46,95	43,08	46,91	50,56	53,37
Total des accidents mortels du travail	139	127	121	100	122	118	99	96
Dont routiers en valeur absolue	38	40	32	31	33	30	23	31
Pourcentage / Total	27,34	31,50	26,45	31,00	27,05	24,42	23,23	32,29
Total des accidents mortels de trajet	120	105	92	64	73	76	79	79
Dont routiers en valeur absolue	102	87	77	46	51	61	67	64
Pourcentage / Total	85,00	82,86	83,70	71,88	69,86	80,26	84,81	81,01

Source : FAT

Sinistralité routière parmi les accidents mortels liés au travail



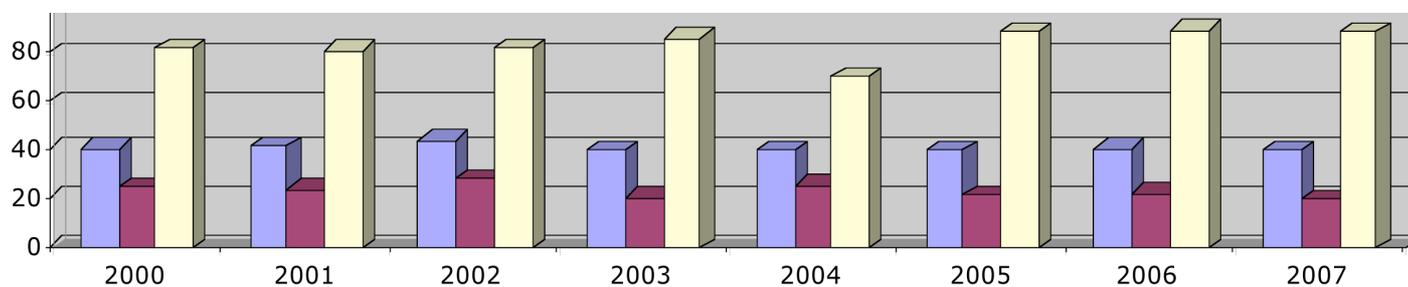
ESPAGNE

Sinistralité routière dans le cadre du travail

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total des accidents mortels assurés	1 580	1 487	1 544	1 452	1 459	1 286	1 303	1 167
Dont routiers en valeur absolue	652	626	681	584	594	516	538	471
Pourcentage / Total	41,27	42,10	44,11	40,22	40,71	40,12	41,29	40,36
Total des accidents mortels du travail	1 136	1 030	1 101	1 020	968	935	947	826
Dont routiers en valeur absolue	286	254	315	210	248	202	217	166
Pourcentage / Total	25,18	24,66	28,61	20,59	25,62	21,60	22,90	20,10
Total des accidents mortels de trajet	444	457	443	432	491	351	356	341
Dont routiers en valeur absolue	366	372	366	374	346	314	321	305
Pourcentage / Total	82,43	81,40	82,62	86,57	70,47	89,46	90,17	89,44

Source : Ministère du Travail et de l'Immigration

Sinistralité routière parmi les accidents mortels liés au travail



■ Pourcentage Routier // Total AT mortels ■ Pourcentage Mission dans AT □ Pourcentage Routier dans Trajet

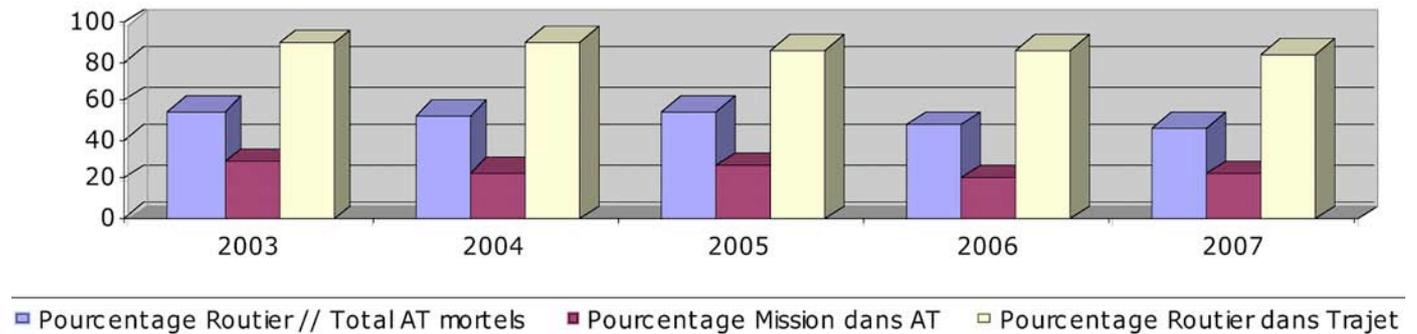
FRANCE

Sinistralité routière dans le cadre du travail

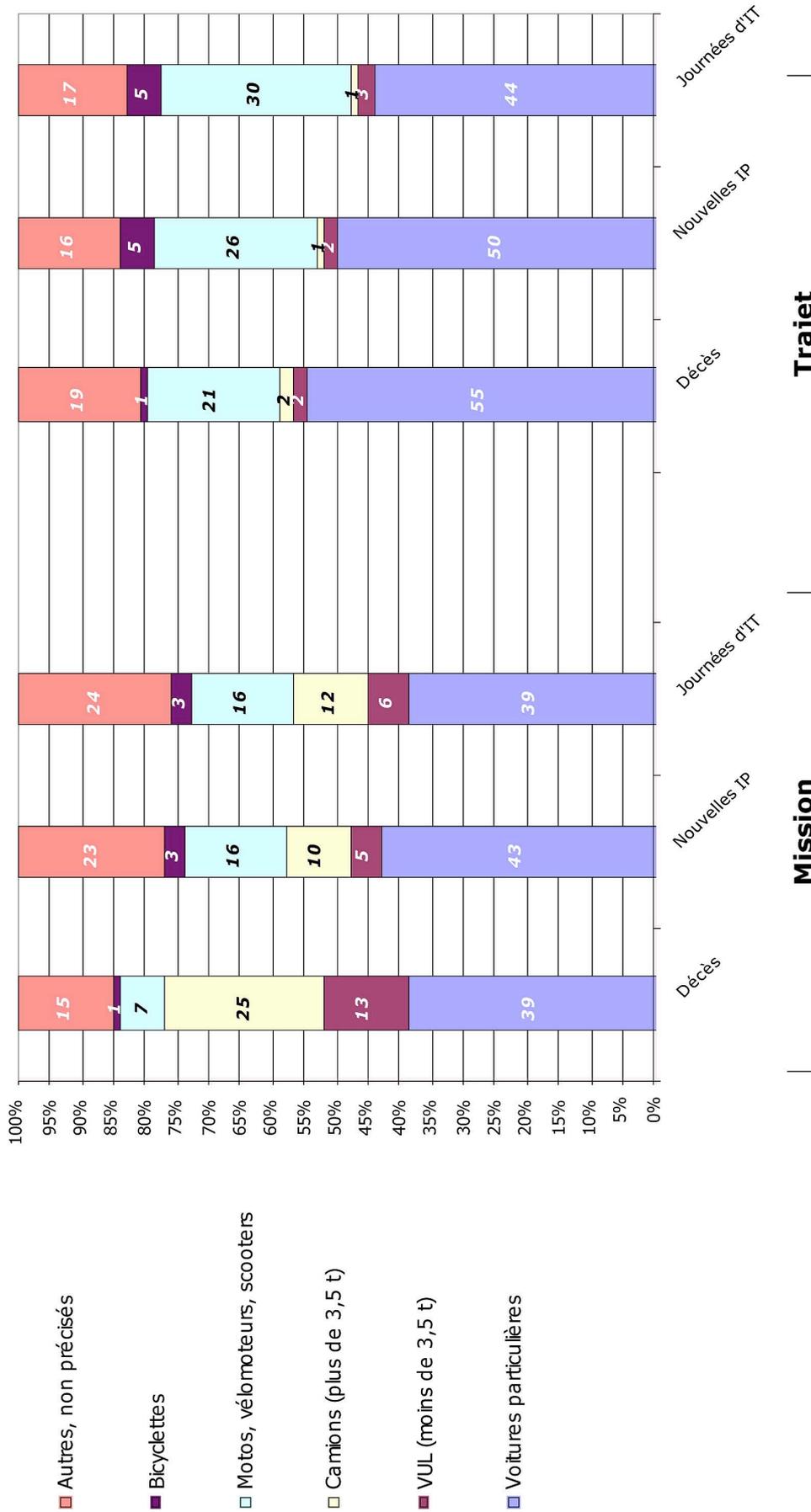
	2003	2004	2005	2006	2007
Total des accidents mortels assurés	1 169	1 111	914	921	1 029
Dont routiers en valeur absolue	654	597	514	448	492
Pourcentage / Total	55,95	53,74	56,24	48,64	47,81
Total des accidents mortels du travail	661	626	474	537	622
Dont routiers en valeur absolue	194	152	128	111	142
Pourcentage / Total	29,35	24,28	27,00	20,67	22,83
Total des accidents mortels de trajet	508	485	440	384	407
Dont routiers en valeur absolue	460	445	386	337	350
Pourcentage / Total	90,55	91,75	87,73	87,76	86,00

Source : CNAMTS/DRP

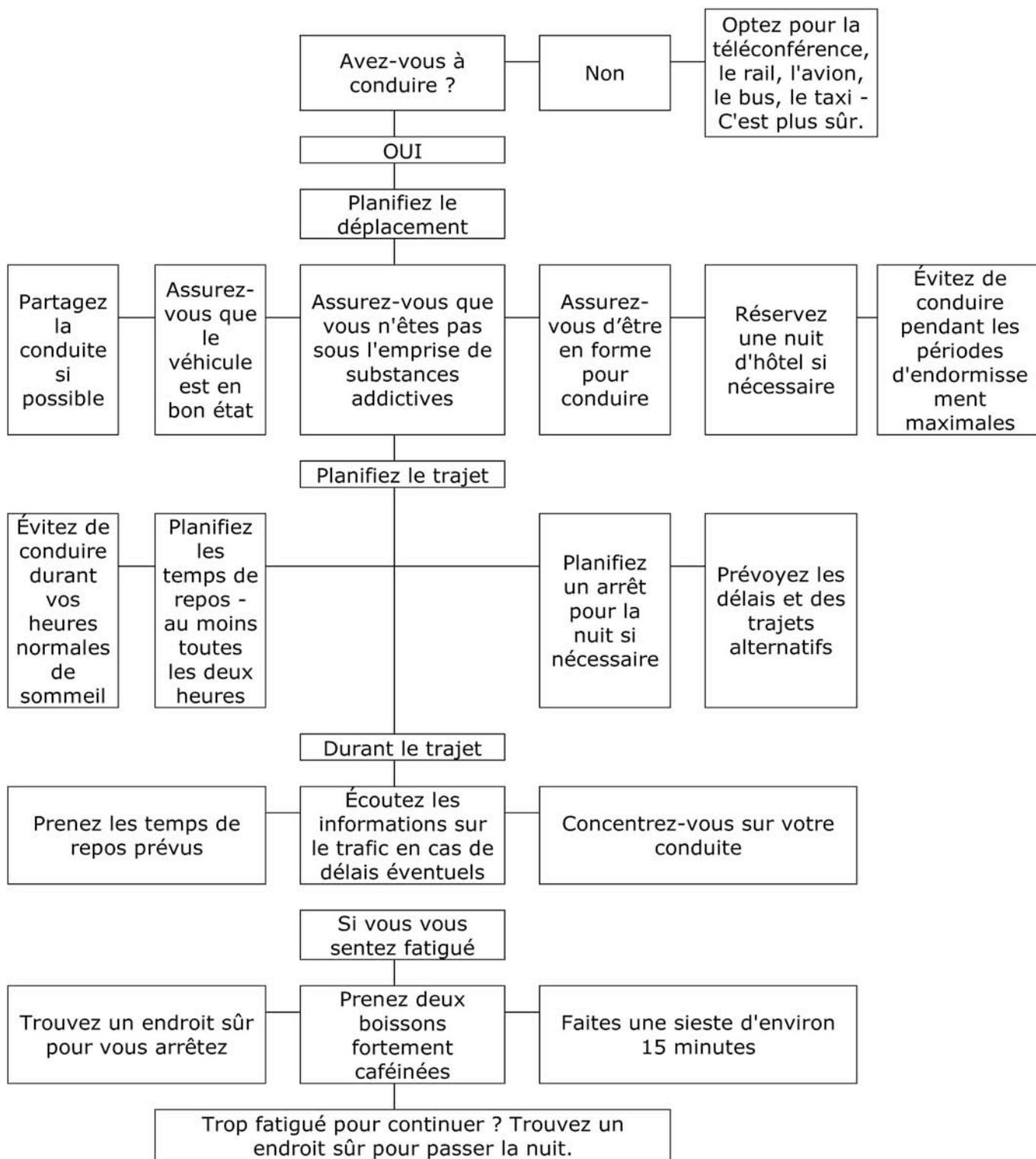
Sinistralité routière parmi les accidents mortels liés au travail



France - Répartition par éléments matériels des accidents en 2007



A3 - Exemple de planification d'un trajet routier (RoSPA, Grande-Bretagne)



Exemple extrait du guide de la RoSPA : "Driving for work: Safer journey planner".

Danemark

Conseil pour la sécurité routière - L'entreprise roulant en toute sécurité. Brochure en danois disponible à l'adresse : http://www.sikkertrafik.dk/db/files/raadets_brochure_i_a4_format.pdf

Espagne

Union General de Trabajores - UGT (2001) : Guide de prévention des risques professionnels - secteur du transport routier (Guías para la Prevención de Riesgos Laborales - Sector de Transportes por Carretera) - <http://www.ugt.es/slaboral/transportes.pdf>

Finlande

Ministry of Transport and Communications - Road safety 2006-2010. Programmes and strategies. 01/2006. 50 p. <http://www.lvm.fi/files/road%20safety%202006-2010.pdf>

France

Le risque routier en mission. Guide d'évaluation des risques - INRS. ED 986. 09/2006. 31 p. - ISBN 2-7389-1389-X [http://www.inrs.fr/INRS-PUB/inrs01.nsf/inrs01_catalog_view_view/40841AA2CAC09278C12572120032198F/\\$FILE/ed986.pdf](http://www.inrs.fr/INRS-PUB/inrs01.nsf/inrs01_catalog_view_view/40841AA2CAC09278C12572120032198F/$FILE/ed986.pdf)

Les déplacements en véhicules. Un risque pour l'entreprise. Guide de sensibilisation - CRAMIF - DTE 163 <http://www.cramif.fr/pdf/th2/prev/dte163.pdf>

12 propositions pour un véhicule utilitaire plus sûr. Livre Blanc. Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel. janvier 2007 http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr/atmp_media/LIVREBLANCVU.pdf

Choisir son véhicule utilitaire léger (VUL) - INRS. ED 6046. 04/2009. 19 p. - ISBN 978-2-7389-1765-2 [http://www.inrs.fr/inrs-pub/inrs01.nsf/inrs01_search_view/93555DEDA165E05FC12575BC002F86B7/\\$File/ed6046.pdf](http://www.inrs.fr/inrs-pub/inrs01.nsf/inrs01_search_view/93555DEDA165E05FC12575BC002F86B7/$File/ed6046.pdf)

Programme 2006-2009. Comité de pilotage pour la prévention du risque professionnel - 19 p. http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr/atmp_media/Programme-action-prevention-risque-routier-2006-2009.pdf

Véhicules utilitaires et équipements de sécurité - Les publications de l'Observatoire du véhicule d'entreprise. N° 14 - mars 2006. 55p.

Conduire ou téléphoner, il faut choisir. Prév. 307 juin 2004. CRAM Aquitaine <http://www.smit.asso.fr/pagesmedecine/conduireout%E9I%E9phonerCRAMaquitaine.pdf>

Caisse régionale d'assurance maladie de l'Ile-de-France - CRAMIF (2004): Risques professionnels dans les transports routiers de marchandises - <http://www.cramif.fr/pdf/th2/prev/dte136.pdf>

Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation - INSEE Première N° 1129 - mars 2007 <http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1129/ip1129.html>

Pays-Bas

Driving under the influence of alcohol and drugs http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Driving_under_the_influence.pdf

Royaume-Uni

Driving at work. Managing Work-related Road Safety - Health and Safety Executive. 09/2003 - 20 p. - INDG382 <http://www.hse.gov.uk/pubns/indg382.pdf>

An In-depth Study of Work-related Road Traffic Accidents - Department for Transport. Road Safety Research Report N° 58. 08-2005 42 p. - ISSN 1468-9138 http://www.orsa.org.uk/guidance/pdfs/indepth_study_work_related_road_accidents.pdf

Sites dédiés au risque routier et au risque routier professionnel

Europe

Observatoire européen du risque routier – rubrique dédiée au risque routier en entreprise

[http://www.erso.eu/knowledge/Content/60 work/work related road safety.htm](http://www.erso.eu/knowledge/Content/60%20work/work%20related%20road%20safety.htm)

Danemark

Rubrique (Votre entreprise roule-t-elle en sécurité ?) destinée aux entreprises du portail danois de la sécurité routière

www.sikkertrafik.dk/virksomhed

Espagne

Site du Real Automovil Club de Espana (RACE) dédié à la formation à la sécurité routière, y compris à l'intention des entreprises

<http://www.academiarace.com/eLearning/Controller.jspf>

France

Site du ministère du Travail, des Relations sociales - <http://www.travailler-mieux.gouv.fr/Deplacements-professionnels-ou.html>

Site dédié de la CNAMTS - DRP - <http://www.risqueroutierprofessionnel.fr/>

Dossier web INRS : Conduire pour le travail - <http://www.inrs.fr/dossiers/risqueroutier.html>

Animation INRS sur le thème de la conduite

<http://www.inrs.fr/actus/AnimationsConduire.html>

Site de l'Observatoire du véhicule d'entreprise sur lequel toutes les problématiques du secteur sont abordées, y compris la sécurité de ces véhicules et la prévention des risques routiers. <http://www.observatoire-vehicule-entreprise.com>

Site de la Sécurité routière - <http://www.securite-routiere.equipement.gouv.fr/>

Ce site propose un outil informatique téléchargeable de diagnostic de prévention et de gestion du risque routier en entreprise.

<http://pedro.artifrance.fr/>

Site de l'association Promotion et Suivi de la Sécurité Routière en Entreprise. Cette association regroupe tous les acteurs français de la sécurité routière en entreprise et contient de multiples informations. - <http://www.asso-psre.com>

Luxembourg

Site de ressources sur le risque routier en entreprise lancé suite à une initiative de l'Union des Entreprises Luxembourgeoises en partenariat avec la Sécurité Routière, l'Association d'Assurance contre les Accidents, l'Inspection du Travail et des Mines et deux syndicats de salariés. <http://www.trajet.lu/>

Royaume-Uni

Rubrique du portail Internet HSE dédiée au risque routier - <http://www.hse.gov.uk/roadsafety/index.htm>

Portail internet Driving for work du Secrétariat d'État aux Transports - <http://www.dft.gov.uk/drivingforwork/>

Site de l'association royale pour la prévention des accidents (RoSPA) qui contient diverses rubriques sur la sécurité notamment au travail et sur la route. <http://www.rospace.com/index.htm>

Site de l'association Roadsafe dédié au risque routier en entreprise - <http://www.drivingforbetterbusiness.com>

Site de l'association Roadsafe dédié à la sécurité des flottes de véhicules <http://www.fleetsafe.org/>

Eurogip est un groupement d'intérêt public (GIP) créé en 1991 au sein de la Sécurité sociale française. Ses activités s'articulent autour de 5 pôles : enquêtes, projets, information-communication, normalisation et coordination des organismes notifiés. Elles ont toutes pour dénominateur commun la prévention ou l'assurance des accidents du travail et des maladies professionnelles en Europe.

Droits de reproduction : EUROGIP se réserve le droit d'accorder ou de refuser l'autorisation de reproduire tout ou partie de ce document. Dans tous les cas, l'autorisation doit être sollicitée au préalable et par écrit et la source doit être mentionnée.