

À VOUS LA RÉGION



**Développer le vélo
en entreprise**
La responsabilité employeur

www.iledefrance.fr

 **île de France**

Ce document vise à apporter un éclairage sur les responsabilités de l'entreprise lors de la mise en place d'actions en faveur du vélo pour les déplacements domicile-travail et/ou déplacements professionnels.

Par ailleurs, les conseils et informations disponibles dans ce guide sont applicables à d'autres modes de déplacement.

TEMPS 1

Focus sur les définitions et notions nécessaires pour comprendre les enjeux de la mobilité pour l'entreprise (en matière de santé et sécurité)



TEMPS 2

Rappel des constats actuels en matière de sinistralité en modes doux et méthodologie d'analyse des données

TEMPS 3

Zoom sur l'impact financier pour le salarié et l'entreprise en cas d'accidents de trajets ou d'accidents de travail

TEMPS 4

Focus sur la responsabilité de l'entreprise et les axes de réflexion que celle-ci peut et doit engager pour prévenir le risque

Temps I : Notions et définitions

ACCIDENTS DE TRAVAIL / ACCIDENTS DE TRAJET : QUELS ÉLÉMENTS SONT PRIS EN COMPTE POUR LES DÉFINIR ?

Qu'entend-on par accident de trajet ?

Est considéré comme **accident de trajet** l'accident survenu sur le trajet d'aller et retour entre :

- la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où le travailleur se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu de travail ;
- le lieu de travail et le lieu où le travailleur prend habituellement ses repas (cantine, restaurant...)
- dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel et étranger aux nécessités essentielles de la vie courante et indépendant de l'emploi.

Qu'entend-on par accident de travail ?

Aux termes de l'article L411-11 du Code de la Sécurité sociale, "Est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprise."

Par conséquent, l'accident qui survient à un salarié alors qu'il se déplace à vélo dans le cadre de son travail ou d'une mission est donc un accident du travail. En outre l'accident survenant entre le domicile et le lieu d'exécution de la mission demandée par l'employeur est également un accident de travail.

À ce titre, certains accidents domicile/travail pourraient être considéré comme accident de travail, notamment dans les cas où :

- le trajet est intégralement rémunéré comme temps de travail
- le trajet est effectué avec un mode de transport mis à disposition par l'employeur et rendu obligatoire par ce dernier.

QUELS SONT LES ÉLÉMENTS PRIS EN COMPTE POUR CARACTÉRISER UN ACCIDENT DE TRAJET ?

Le lieu :

- Parking : l'accident qui survient dans l'enceinte de l'entreprise n'est pas un accident de trajet mais un accident de travail.
- Immeuble collectif : le trajet commence après le franchissement de la porte de l'appartement.
- Résidence individuelle : le trajet commence après le franchissement du domaine privé.
- Lieu de travail occasionnel : l'accident de trajet survient entre le domicile et un lieu de travail occasionnel (ex : un chantier).

- le trajet est intégralement rémunéré comme temps de travail
- le trajet est effectué avec un mode de transport mis à disposition par l'employeur et rendu obligatoire par ce dernier.

Mode de déplacement :

Le salarié n'a aucune obligation d'utiliser tous les jours le même mode de locomotion.

La durée du trajet

L'accident doit survenir dans le temps normal par rapport aux horaires de l'entreprise. On tiendra compte de la distance, de la difficulté du trajet, du mode de locomotion. Dans les entreprises où les horaires sont variables,

- pour le retour l'heure de départ peut être attestée par l'employeur,
- pour l'aller, il appartient à la victime de démontrer qu'au moment de l'accident, il se dirigeait vers son entreprise dans le but d'y travailler, la notion d'habitude pouvant être un élément important.

Le détour

Le trajet n'est protégé que dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel et étranger aux nécessités de la vie courante. La protection légale est suspendue pendant l'interruption du trajet.

On entend par nécessité de la vie courante, les actes que le salarié peut être amené à effectuer pour satisfaire ses besoins :

- achats alimentaires pour le repas familial,
- achat d'essence pour les besoins du véhicule utilisé pour se rendre au travail,
- conduite d'un enfant chez une gardienne ou à l'école.

Focus sur quelques cas particuliers

Le covoiturage

Lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier, il est accepté que le trajet ne soit pas le plus direct. Pour plus d'information sur la réglementation du covoiturage domicile-travail : voir fiche CRAMIF INRS http://www.promobilite.fr/sites/default/files/promobilite_covoiturage_cadre_reglementaire.pdf

Les salariés itinérants

On peut considérer que les salariés ayant une activité itinérante (VRP) sont en mission permanente et que, par conséquent, tout accident sera un accident du travail. Cependant, la jurisprudence récente considère que le lieu de la mission est le lieu d'exécution du travail et qu'en conséquence le déplacement pour s'y rendre peut être considéré comme le trajet sauf s'il est prouvé qu'il fait partie du temps de travail et qu'il est rémunéré comme tel.

QUE SIGNIFIE LE TERME SINISTRALITÉ ? QUELLE EST LA MÉTHODE D'ANALYSE CRAMIF DE CETTE SINISTRALITÉ ?

La sinistralité AT/MP comptabilise les accidents de travail, de trajet et maladies professionnelles déclarés et reconnus. Elle représente donc la partie visible de l'accidentologie liée au travail.

Le dénombrement des sinistres répond à certaines règles précisées et disponibles dans les publications statistiques de la CRAMIF.

À titre d'illustration, concernant les accidents de la route, la méthode de comptabilisation de l'Assurance Maladies Risques Professionnels diffère significativement de la Sécurité Routière. Effectivement, les accidents de la route pris en compte au niveau de la Sécurité Routière, dans la Région Île-de-France par exemple, correspondent aux accidents survenus sur la territoire francilien, alors que la CRAMIF comptabilise les accidents de travail et de trajet impactant les salariés des entreprises franciliennes même si l'accident a lieu en Corse.





Éléments obligatoires



Éléments conseillés



Temps 2 : Les modes doux sont-ils plus accidentogènes que les autres modes ?

CONSTAT

Pour affirmer que les modes doux sont plus ou moins accidentogènes que d'autres modes, il est indispensable :

- De définir le périmètre de l'accidentologie que l'on souhaite étudier : Fréquence ou gravité (les accidents sont-ils plus graves ou plus fréquents),
- De caractériser la variable à laquelle nous souhaitons comparer les modes doux (voiture, transport collectifs,...)
- De connaître la part des utilisateurs en fonction des modes de déplacements.
- De contextualiser les trajets (qualité des infrastructures, conditions de déplacements, présence d'équipements dédiés... sont des éléments indispensables pour une qualification objective de la situation)

Ce que nous pouvons néanmoins affirmer c'est que :

- En matière de sinistralité, l'augmentation du nombre d'accidents de trajet impliquant un vélo (fréquence et gravité) relevée dans les données de la CRAMIF est à mettre en perspective

avec l'évolution des pratiques de déplacement des salariés franciliens. Ainsi, si l'EGT 2010 comptait 650 000 déplacements quotidiens à vélo en Ile-de-France, on peut estimer, à l'aune de la progression dans Paris, que ce nombre a aujourd'hui dépassé le million.

- La DRIEA rappelle dans son bilan 2015 (le dernier en date) sur la sécurité routière que concernant l'évolution du nombre de personnes tuées et blessées sur la période 2006-2015, la situation reste globalement stable sur la décennie concernant les cyclistes blessés et tués (en-deçà du seuil des 20 personnes tuées).

Soulignons également que les entreprises disposant d'une masse suffisante (c'est-à-dire disposant d'un échantillon statistiquement représentatif) de salariés cyclistes sont les plus à même de qualifier leur accidentologie et son évolution.

Compte tenu de l'impact des trajets pendulaires sur la performance économique des entreprises et de l'évolution prévisible des pratiques de déplacements des salariés, il apparaît nécessaire de déployer, dès aujourd'hui, des actions de **prévention du risque** trajet pour l'ensemble des modes de déplacement utilisés par les salariés, les salariés cyclistes représentant déjà une part plus ou moins significative de l'entreprise.

Dès lors, une approche structurée autour de l'évaluation des risques adaptée en fonction des différents modes de déplacement permet non seulement de caractériser l'exposition de ses salariés dans l'environnement immédiat de l'entreprise, mais également de prioriser et planifier les actions à mener.

Quel que soit le mode de déplacement utilisé, l'employeur doit mettre en place des actions de sensibilisation et de prévention pour réduire les risques d'accident de ses salariés.

OU PEUT-ON TROUVER DES DONNÉES ?

Les ressources documentaires disponibles :

- Bonne pratiques de Prévention du risque trajet - Texte adopté par les partenaires sociaux de la commission des accidents du travail et maladies professionnelles de janvier 2004.
- Livre blanc ; prévention du risque trajet
- Cahiers des charges /enquête questionnaire salariés et entreprises : pouvant être mis à disposition.

Pour les statistiques quelques sites de référence :

Accidents du travail

- Données nationales : site Risques professionnels.ameli.fr
- Données régionales : Cramif.fr

Accidents de la route

- Site de la sécurité routière
- Data.gouv

La base de données concernant les accidents corporels de la circulation est disponible sur le site suivant :

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/base-de-donnees-accidents-corporels-de-la-circulation/>

Pour chaque accident corporel (soit un accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et ayant fait au moins une victime ayant nécessité des soins), des saisies d'information décrivant l'accident sont effectuées par l'unité des forces de l'ordre (police, gendarmerie, etc.) qui est intervenue sur le lieu de l'accident. Ces saisies sont rassemblées dans une fiche intitulée bulletin d'analyse des accidents corporels. L'ensemble de ces fiches constitue le fichier national des accidents corporels de la circulation dit "Fichier BAAC" administré par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière "ONISR".

Les bases de données, extraites du fichier BAAC, répertorient l'intégralité des accidents corporels de la circulation intervenus durant une année précise en France métropolitaine ainsi que dans les départements d'Outre-mer, en précisant la localisation de l'accident, les caractéristiques de l'accident, les véhicules impliqués et leurs victimes. Ces bases occultent néanmoins certaines données spécifiques relatives au comportement des usagers, pour des raisons de protection de la vie privée (avis de la CADA - 2 janvier 2012).

SI UNE ENTREPRISE SOUHAITE SPÉCIFIQUEMENT ÉTUDIER SES STATISTIQUES DE SINISTRALITÉ ET NOTAMMENT DE SES CYCLISTES QUELS SONT LES BONS RÉFLEXES À AVOIR ?

Il semble pertinent de faire une étude à minima sur les trois dernières années afin de caractériser les conséquences de l'exposition au risque routier et limiter les effets erratiques liés à une année particulière.

L'équation pas d'accidents = pas de problèmes n'est pas valable en matière de prévention, l'objectif étant de prévenir des événements susceptibles de se produire.

Afin de mesurer l'éventuelle sur représentation dans la sinistralité d'un mode de transport spécifique, il est utile d'identifier la part de salariés ayant recours au vélo pour se rendre au travail, ainsi que la fréquence d'utilisation et de la comparer à la part des autres modes de transport. La comparaison portera ensuite sur l'accidentologie associée à ces différents modes de transport.

Les indicateurs pouvant être utilisés pour caractériser l'accidentologie sont :

- Nombre d'accidents avec arrêt, nombre de jours d'arrêts, nombre d'accidents avec IPP et taux d'IPP,
- Fréquence et gravité des accidents :

Au-delà de l'étude de la sinistralité indemnisée dans le cadre du travail ou du trajet domicile-travail, considérant que les conséquences de la mobilité, définies comme l'ensemble des déplacements professionnels liés à l'activité de l'entreprise, peuvent se traduire également de manière immédiate sur les conditions de réalisation du travail (fatigue, stress dus aux retards, aux urgences...), il apparaît utile d'intégrer l'étude des indicateurs suivants :

LE TAUX DE FRÉQUENCE : T_f

$$\frac{\text{nombre d'accidents avec arrêt}}{\text{x 1 000 000}}$$

$$\frac{\text{nombre d'heures travaillées}}$$

L'intérêt de cet indicateur tient au fait qu'il rapporte les accidents au temps d'exposition.

L'INDICE DE FRÉQUENCE : I_f

$$\frac{\text{nombre d'accidents avec arrêt}}{\text{x 1 000}}$$

$$\frac{\text{nombre de salariés}}$$

Temps de travail - bilan social de

l'entreprise : Absentéisme (répartition des journées d'absences pour la maladie, autres (congés sans solde), Horaires atypiques (nombre de salariés, horaires alternants...), Retards (pour les salariés en horaires fixes).

Mouvement du personnel : Turn Over, Cause des départs (démission, licenciements, départ pendant le période d'essai...), nombre ou pourcentage de travailleurs extérieurs ou temporaires, postes non pourvus
Dialogue social dans l'entreprise : plus difficile à obtenir et plutôt à utiliser comme indicateur de suivi dans les entreprises : nombre de réunions extraordinaires CHSCT, plaintes, procédures judiciaires en cours, grèves, actes de malveillance ou de violence au travail...

Par ailleurs, les données issues des diagnostics RPS* (lorsqu'ils existent) peuvent faire apparaître les déplacements (notamment domicile-travail) comme étant un des facteurs principaux de survenance des RPS. Au titre de l'équilibre vie privée/vie professionnelle, le bilan du Service De Santé Au travail peut également faire apparaître des informations utiles.

LE TAUX DE GRAVITÉ : T_g

$$\frac{\text{nombre de journées perdues}}{\text{x 1 000}}$$

$$\frac{\text{nombre d'heures travaillées}}$$

Plus facile à déterminer, il permet de caractériser la fréquence des accidents en fonction de l'effectif considéré.

L'INDICE DE GRAVITÉ DES IPP : I_g IPP

$$\frac{\text{somme des taux IPP x 1 000 000}}$$

$$\frac{\text{nombre d'heures travaillées}}$$

Cet indice est significatif de la gravité des accidents car il intègre les accidents mortels.

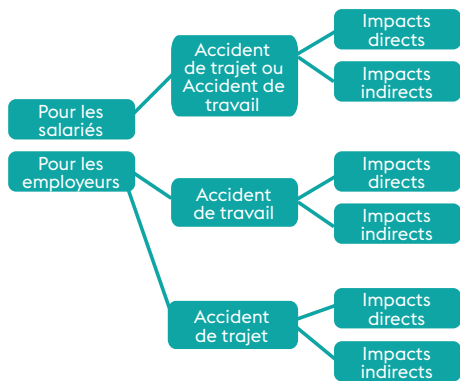
Temps 3 : Quel impact financier pour le salarié et l'entreprise en cas d'accidents de trajets ou d'accidents de travail ?

Pour bien comprendre les impacts financiers, il convient de distinguer :

- les types d'accidents concernés : trajet ou travail
- les cibles : salariés ou employeurs

Les impacts financiers sont de deux ordres :

- directs
- indirects



Pour le salarié

Quelle que soit la qualification retenue pour l'accident lié à un déplacement (travail ou trajet), les prestations servies par les caisses de Sécurité Sociale pour le salarié sont sensiblement les mêmes.

Pour l'employeur

Accident de travail
L'impact financier varie en fonction de l'effectif de l'entreprise et de la gravité de l'accident

- Accident de trajet

Les accidents de trajet sont mutualisés au niveau national, et rentrent dans le calcul du taux applicable*, soit le taux brut affecté de quatre majorations. Les majorations sont fixées chaque année par la CAT/MP** puis publiées par arrêté ministériel. Elles sont identiques pour toutes les entreprises et intégrées dans les taux collectifs.

- M1 : couvre le coût des accidents de trajet. (En 2017 : M1 = 0,22 %) ;
- M2 : couvre l'ensemble des frais de gestion du risque professionnel. (En 2017 : M2 = 58 %) ;
- M3 : couvre le coût des transferts vers les autres régimes et le fonds dédié à la prise en charge spécifique des salariés exposés à l'amiante (En 2017 : M3 = 0,54 %) ;
- M4 : couvre le coût du transfert à la Branche vieillesse de la Sécurité sociale pour la retraite pour pénibilité (en 2017 : M4 = 0,01 %).

Taux net = (Taux brut + M1) x (1 + M2) + M3 + M4
Exemple : Taux réel 2017 = (taux brut + 0,22 %) x (1 + 58 %) + 0,54 % + 0,01 %

Les actions de l'entreprise autour des accidents de trajet engagent largement sa responsabilité sociale et sociétale car le coût est mutualisé

Accident de trajet
L'impact financier touche toutes les entreprises

M1 Mutualisé

← Formule de tarification →

par branche d'activité (CTN*). Les actions permettant la réduction des sinistres impactent donc directement les coûts globaux et le barème des coûts moyens par branche CTN.

- Accident de travail

Le taux des cotisations dues au titre des accidents du travail et des maladies professionnelles (AT/MP) est à la charge exclusive de l'employeur et est notifié chaque année. L'impact financier d'un accident lié à un déplacement varie donc en fonction de :

- La gravité des dommages consécutifs de l'accident (voir barème coût moyens JO)
- L'effectif de l'entreprise

Trois modes de tarification existent :

- > **Collectif** : Elle s'applique aux entreprises qui emploient moins de 20 salariés au plan national et dépend de l'activité exercée. Ce mode de tarification institue, face aux risques, une solidarité économique entre entreprises du même secteur d'activité.
- > **Mixte** : Elle s'applique aux entreprises qui emploient entre 20 et 149 salariés au plan national. Plus l'effectif de l'entreprise s'approche de 149, plus la part du taux individuel est importante par rapport à celle du taux collectif.
- > **Individuel** : Elle s'applique aux entreprises qui emploient 150 salariés et plus au plan national. C'est une tarification qui dépend directement de la sinistralité et des résultats propres à chaque établissement.

Plus la taille de l'entreprise augmente, plus le taux est individualisé et repose sur les résultats de l'établissement en matière de santé/sécurité. Pour une entreprise en tarification individuelle, l'accident de trajet n'impactera pas directement (financièrement) le compte employeur seul l'accident de travail aura un impact direct.

Pour l'employeur, quelle que soit la nature de

l'accident (travail ou trajet), les conséquences financières liées à l'absence d'un salarié sont identiques :

- Désorganisation,
- Remplacement,
- Coûts liés à la gestion administrative,
- Impact sur les collègues salariés
- Impact sur l'image de l'entreprise...

Le coût indirect des accidents de travail est estimé à 3 à 5 fois le coût direct de l'accident.

Qu'est-ce qu'une ristourne et quel est impact des ristournes accordées aux entreprises ?

Une ristourne dite "trajet" est attribuée aux établissements qui accomplissent un effort soutenu de prévention et qui prennent des mesures susceptibles de diminuer la fréquence et la gravité des accidents du trajet. La ristourne trajet porte sur le coefficient forfaitaire M1 qui correspond à la couverture des accidents du trajet. C'est un des éléments du taux de cotisation "Accidents du travail / Maladies professionnelles". Cette minoration permet de réduire le montant du coefficient forfaitaire M1 qui équivaut au coût mutualisé des accidents du trajet. Cette réduction ne peut être inférieure à 25 % de la majoration forfaitaire M1 "accident du trajet", ni supérieure à 87,7% de ladite majoration. Son montant varie en fonction des efforts de prévention que l'entreprise déploie sur le risque trajet.

> **Attention** : Le dossier d'instruction d'une ristourne constitue un travail conséquent pour une entreprise et il peut être utile de mesurer le retour sur investissement (proportionnel à la masse salariale) pour un taux de réduction forfaitaire de 25% (taux généralement appliqué à une 1^{ère} demande).

* Taux net = (Taux brut + M1) x (1 + M2) + M3 + M4. Exemple : Taux réel 2017 = (taux brut + 0,22 %) x (1 + 58 %) + 0,54 % + 0,01 %
** CTN : Comités Techniques Nationaux, constitués par branche d'activité et chargés d'assister la CAT/MP pour définir les propriétés en matière de prévention
Source : étude INRS sur les impacts des accidents du travail impact INRS

* Taux applicable ou taux net : correspond au coût des sinistres sur 3 ans divisé par la masse salariale
** CAT/MP : Commission des Accidents du Travail et Maladies Professionnelles

Temps 4 : La responsabilité juridique employeur: de quoi parle t'on et comment agir pour prévenir le risque ?

En matière de sécurité dans le cadre des accidents de travail **l'employeur a une obligation de résultat à l'égard de ses salariés.**

Premièrement, il lui appartient de veiller personnellement et à tout moment à l'application des dispositions relatives à la santé et sécurité au travail dans son entreprise. Il doit donc s'assurer du respect de la réglementation.

Deuxièmement il ne peut pas se limiter à respecter la réglementation qui ne fixe bien souvent que des principes généraux. L'employeur doit mettre en œuvre toutes les mesures appropriées pour prévenir les accidents de travail et assurer la sécurité de ses salariés. Il s'agira d'évaluer les risques pour mettre en œuvre les mesures de prévention adaptées aux risques liés aux déplacements, en s'attachant notamment aux points suivants :

- L'organisation des déplacements
- Le choix et l'entretien des véhicules
- La formation
- Le protocole de communication (modalités d'échanges entre le salarié en déplacement et l'entreprise)

Tout manquement de l'employeur sur ces actions de prévention engage sa responsabilité.

LA RESPONSABILITÉ DE L'EMPLOYEUR EN CAS D'ACCIDENT DU TRAVAIL

En cas d'accident du travail le salarié est indemnisé de façon automatique et forfaitaire par la Sécurité sociale. Sont pris en charge les frais médicaux et le versement d'indemnités journalières de sécurité sociale (en cas d'incapacité temporaire de travail) ou d'une rente.

Ce système forfaitaire d'indemnisation des accidents du travail exclut, pour la victime, toute possibilité d'introduire une action en responsabilité civile de l'employeur pour obtenir des dommages et intérêts. **La responsabilité civile de l'employeur ne peut donc pas être recherchée** en cas d'accident du travail sauf cas particulier de la faute inexcusable

La survenance de l'accident du travail peut cependant engager la **responsabilité pénale** de l'employeur au titre du Code pénal si :

- Il n'a pas respecté des dispositions de sécurité prévues par la réglementation
- Et/ou il a été imprudent ou négligent par son comportement, par ses agissements ou encore par des manquements à l'origine de l'accident (fondement du Code pénal pour les infractions d'atteintes involontaires à la vie ou à l'intégrité de la personne)

Dans le cas spécifique d'un accident à vélo

Il s'agit alors de rechercher si l'employeur a pu jouer un rôle dans la survenance de l'accident à vélo. Le Code pénal demande pour engager la responsabilité de l'employeur en tant qu'auteur indirect une **faute qualifiée**. Cette faute qualifiée sera soit :

- Une violation délibérée à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la réglementation
- Soit la commission d'une faute caractérisée qui exposait le salarié à vélo à un risque particulièrement grave qu'il ne pouvait ignorer



Violation délibérée : arrêt de la Cour de cassation, Chambre criminelle, 08 décembre 1992, 91-80573, concernant un transporteur qui impose des horaires excessifs à un chauffeur victime d'un accident

Faute caractérisée : arrêt de la Cour de cassation, Chambre criminelle, du 04 décembre 2001, 01-81,985 relatif à un chef d'entreprise qui n'avait pas entretenu un véhicule à l'origine d'un accident mortel

→ Voir pour plus d'info :

http://www.asso-psre.com/reperes_juridiques-bckup/BACKUP_03-12-12/reperes_juridiques3-2.pdf

C'est donc c'est le juge qui examinera au cas par cas en fonction des circonstances si la responsabilité pénale de l'employeur ou de quelqu'un d'autre peut être engagée.

LA RESPONSABILITÉ DE L'EMPLOYEUR EN CAS D'ACCIDENT DE TRAJET

Pendant le temps de trajet à vélo domicile-travail, l'employeur n'exerce pas son pouvoir

de direction sur le salarié. Il n'y a donc pas de lien de subordination.

L'accident survenu dans ce cas est indemnisé par la sécurité sociale au même titre qu'un accident de travail si le salarié apporte la preuve de sa survenue.

Le salarié bénéficie ici d'une possibilité d'engager la responsabilité civile de l'employeur si celui-ci a été à l'origine de l'accident de vélo*. Par exemple en cas de défaut d'entretien d'une flotte de vélos mise à disposition (qu'il s'agisse d'une gestion en propre ou déléguée à un prestataire si le niveau d'entretien n'est pas précisé dans le contrat de délégation).

Pour la responsabilité pénale, il n'y a rien ici d'automatique ni de spécifique au vélo. Pourront être poursuivis tous ceux qui ont joué un rôle dans la survenance de l'accident employeur ou citoyens.

FOCUS SUR LA RESPONSABILITÉ DE L'EMPLOYEUR DANS LE CAS DE SOLUTIONS D'INCITATION À L'USAGE DU VÉLO

• **En cas de mise à disposition d'une flotte par l'entreprise.**

L'entreprise qui met à disposition une flotte de vélos qui serviront d'équipements de travail doit prendre toutes les mesures pour assurer l'utilisation en toute sécurité de ces équipements par les salariés. Elle devra donc choisir des modèles adaptés aux modes de travail du salarié, des équipements sûrs en fonction de ce qui existe sur le marché et surtout assurer le bon entretien de ces dispositifs, et également fournir aux salariés les équipements de protection adaptés (casques, gilets fluorescents). L'entreprise devra également réfléchir au plan de circulation dans l'enceinte de l'entreprise et sur les aménagements de parking des vélos.

* afin d'obtenir la réparation de la part du préjudice non couverte par la Sécurité Sociale

La responsabilité pénale de l'employeur pourrait en effet être engagée en cas d'accident survenu à un salarié à vélo si il s'avère que l'accident a été causé par un défaut du vélo dont l'entretien et la maintenance par l'employeur n'avait pas été assurée.

- **Dans le cadre d'une promotion de l'usage du vélo.**

Il n'y a pas de responsabilité particulière de l'employeur qui encourage l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile/travail. Il faudrait néanmoins que l'employeur mette en place des actions d'accompagnement comme par exemple installer des structures appropriées pour garer les vélos, aménager les voies de circulation pour les vélos à l'intérieur de l'entreprise ou encore mettre à disposition un kit vélos sécurité...

- **Dans le cadre de la mise en place d'une IKV (Indemnité Kilométrique Vélo).** Il s'agit d'un autre exemple d'action de promotion de l'usage du vélo pour les trajets domicile/travail.

- **En cas d'accident corporel d'un tiers causé par son salarié :**

Impact pour l'entreprise

Si le salarié utilise un vélo pour son travail, il est alors sous la subordination de son employeur et donc c'est l'employeur qui répond civilement pour les dommages qu'il pourrait causer à des tiers avec son vélo.

Schématiquement, ce serait à l'employeur de réparer civilement les dommages causés par son salarié à vélo à un tiers. Il convient donc de s'assurer que l'entreprise a bien la couverture correspondante. La situation est identique dans le cas de l'usage de la voiture : lorsqu'il s'agit d'une conduite de véhicule c'est par exemple l'assurance auto qui prend en charge ce type

de dommages. Ce besoin d'assurance n'est pas spécifique au vélo.

Impact pour le salarié

Si le salarié circule à vélo pendant ses trajets, il doit personnellement vérifier qu'il possède l'assurance adéquate qui couvrirait les dommages qu'il pourrait causer à un tiers avec son vélo (responsabilité civile).

En termes de responsabilité pénale, le salarié répond comme tout citoyen des fautes qu'il pourrait commettre et qui seraient à l'origine d'un dommage à autrui (la règle est la même lorsqu'il conduit un vélo pendant le travail). Il répond également des infractions éventuelles au code de la route pour ce qui concerne la circulation.

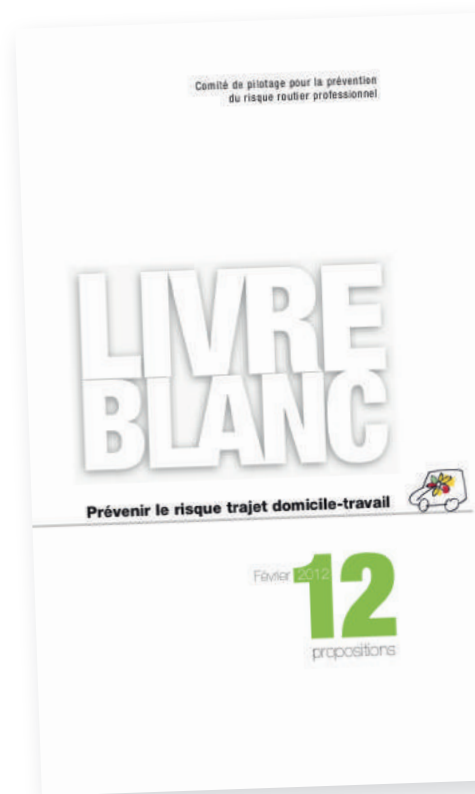
Le salarié peut également vérifier s'il conviendrait de souscrire personnellement, une assurance protection pour les accidents à vélo dont il serait responsable ou victime pendant les trajets. La réparation de la sécurité sociale accordée en cas d'accident de trajet ne couvre pas en effet l'intégralité des dommages et n'intervient, en tout état de cause, que si l'accident a bien été reconnu en tant qu'accident de trajet.

QUELS SONT LES AXES DE RÉFLEXION POUR PRÉVENIR LE RISQUE TRAJET ? EN PARTICULIER POUR LES MODES DOUX ?

Dans le cadre d'une réflexion large sur la prévention du risque trajet, les entreprises peuvent s'appuyer sur le livre blanc relatif à la prévention des accidents de trajet.

→ **Voir pour plus d'info :**

https://www.ameli.fr/sites/default/files/Documents/5196/document/prevenir-risque-trajet-domicile-travail_assurance-maladie.pdf



Plus précisément, la mise en œuvre d'un plan d'action spécifique au vélo peut s'appuyer sur les orientations suivantes (les mesures proposées revêtant différents niveaux de prévention) :

- Impliquer les différents acteurs de l'entreprises (salariés, service de santé, CHSCT, direction santé /sécurité), et engager une réflexion sur :

- > La circulation interne à l'établissement : séparation des flux, choix et entretien des revêtements, stationnement... (Note technique inter CTR en PJ)
- > Le choix adapté des équipements : choix

des vélos de la flotte, cahiers des charges d'acquisition, guide d'aide au choix...

- > L'entretien : contrats de service, guide de préconisation, contrôle organisé régulièrement en interne, ateliers de réparation périodique...
- > La formation : en abordant les thèmes suivants : prise en main, code de la route, sécurité, règles d'entretien...
- > Les équipements de Protection Individuelle : fournis, préconisés, tarifs préférentiels..

- Engager la concertation avec les différents acteurs du territoire :

- > Analyser les accidents de trajet, les flux de circulation aux abords de l'entreprise
- > Identifier les points noirs à proximité de l'entreprise (rupture de pistes cyclables, revêtement dégradé, croisements de flux ...) afin de prioriser les actions correctives,
- > Développer les axes structurants Gare - Entreprise en privilégiant des pistes cyclables séparées de la circulation. Cf lien PLD.



Ce document a été rédigé avec l'aide de la CRAMIF.





Région Île-de-France

35, boulevard des Invalides
75007 Paris
Tél. : 01 53 85 53 85

www.iledefrance.fr

 **RegionIleDeFrance**

 **iledefrance**