

**Comité de Pilotage pour la prévention
du risque routier professionnel**

Mieux prévenir les accidents de trajets

Un enjeu de santé au travail et de mobilité durable

Table ronde 9 octobre 2009, Paris



Prévenir le risque routier professionnel

Sommaire

Introduction	2
1. Risque trajet : l'état des lieux.....	5
2. Politique de prévention du risque trajet dans les entreprises.....	13
3. Prévention du risque trajet et plans de déplacements d'entreprise.....	23
4. La prévention du risque trajet dans les zones d'activités	34
Synthèses des travaux et perspectives	43



- Christian PRAT, CRAM Pays de la Loire

Bonjour à tous et bienvenue à cette table ronde que je vais co-animer avec Bertrand SESE, consultant, sur le thème « Mieux prévenir les accidents de trajet, un enjeu de santé au travail et de mobilité durable ».

- Michel VILBOIS, Délégation interministérielle à la Sécurité routière

Mesdames et Messieurs, Madame Michèle MERLI, Préfète déléguée interministérielle à la Sécurité routière qui commente actuellement les chiffres mensuels de la sécurité routière, me charge de vous présenter ses excuses. Cette journée a été construite dans le cadre du Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, au sein duquel le ministère chargé des Transports et la Délégation à la Sécurité routière sont très engagés.

En préambule, je ferai une remarque personnelle. J'utilise chaque jour les transports en commun pour le trajet domicile travail : 45 minutes, soit le temps moyen de déplacement d'un salarié francilien. Depuis peu, j'effectue ce trajet en deux roues motorisé et je mets un peu moins de vingt minutes. Sur un mois, cela fait entre quatre et cinq heures de temps de trajet économisé. Quelle est la politique publique de déplacement qui peut offrir à un salarié quatre heures de temps libre supplémentaire par mois ? Plusieurs millions de personnes font la même réflexion depuis une dizaine d'années.

Dans un article de la revue « Transports » rédigé par un professeur d'économie de la Sorbonne on trouve trois chiffres qui nous interrogent :

- le nombre de passagers transportés en bus au million de kilomètres a diminué de 16 % en dix ans sur Paris intra-muros.

- sur la même période, ce chiffre a augmenté de 50 % pour les deux roues motorisés.

- 50 % des franciliens utilisant un deux roues motorisé pour leurs trajets domicile travail ont fait un report modal depuis les transports en commun. Seul un quart d'entre eux utilisait auparavant un autre moyen de transport individuel.

N'avons-nous pas affaire à une double vision, d'un côté, la « vie rêvée » des politiques de déplacement (transports en commun, covoiturage, auto-partage, vélo, etc.) et, d'un autre côté, la réalité vécue et choisie par les usagers ? On peut s'interroger sur ces choix, mais c'est un fait. Une étude de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France montre que la pratique des deux roues motorisées a augmenté de 50 % entre 2002 et 2007 dans Paris intra-muros. C'est une pratique, sans surprise, liée à la thématique des déplacements domicile travail. D'où cette interrogation : comment faire correspondre notre volonté politique de développer l'utilisation des transports en commun avec la réalité de l'usage social ? Cette question doit interpeller les

responsables dans leur prise en compte du risque routier dans les déplacements domicile travail.

Deuxième partie de la problématique : nous sommes tous persuadés que le risque trajet est un enjeu majeur, pour les entreprises, pour les organismes de Sécurité sociale, les assureurs et la collectivité publique tout entière, nous savons que le risque trajet engage la responsabilité de l'entreprise, néanmoins, ce risque engage aussi le choix individuel des salariés. D'où les questions suivantes :

- Faut-il influencer sur ce choix ?
- Comment croiser le choix d'un mode de vie avec un mode de déplacement sûr ?
- Quelle politique de déplacement pour tenir compte de ces choix individuels qui ne s'appuient pas sur des considérations de développement durable ou de réduction de la pollution ?

C'est un principe de réalité qui nous a un peu échappé ces dernières années.

En résumé, comment influencer ces choix individuels, mais aussi l'adaptation des infrastructures ? Ou, au contraire, accompagner le choix des salariés en informant sur les risques, en aidant au choix d'un équipement ou en formant à la sécurité des déplacements ? A nous de garder à l'esprit cette réalité : de nombreux salariés continueront à utiliser leur véhicule et plus particulièrement leur deux roues pour leurs trajets domicile travail.

Pour conclure, nous avons un impératif et un objectif.

- L'impératif est de rester vigilant sur la réalité des usages. Cela signifie que la prise en compte des choix individuels des salariés est essentielle dans les plans de déplacements.

- l'objectif est simple : réduire le nombre de victimes d'accidents, quel que soit le mode de transport choisi.

La DSR participe activement aux travaux du Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel et nous en attendons beaucoup.

▪ Bertrand SESE, Consultant

Merci pour ce propos introductif qui rejoint parfaitement notre sujet : comment concilier politiques publiques, pratiques sociales de mobilité et santé et sécurité au travail ? Nous allons réunir trois tables rondes.

- La première présentera les données du problème.
- La deuxième examinera le bilan des politiques de prévention.
- La troisième se penchera sur la convergence possible entre la prévention du risque routier et les plans de déplacements d'entreprise.

▪ Christian PRAT, CRAM Pays de la Loire

Le Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel organisateur de cette journée a été créé par l'arrêté interministériel de mars 2001. En mars 2006, la structure initiale mixte associant les services de l'Etat et la

CNAMTS a été élargie à la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL), la Caisse centrale de mutualité sociale agricole (MSA) et le Régime social des indépendants (RSI). Un nouvel arrêté l'a transformé en Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel.

Organisme consultatif de proposition, ce Comité réunit donc à la fois les pouvoirs publics et l'ensemble des régimes de Sécurité sociale. Il est présidé par le Directeur des risques professionnels de la CNAMTS, Monsieur Stéphane SEILLER. Il propose des plans pluriannuels d'action et en assure le suivi. C'est ainsi qu'a été adopté, pour la période 2006-2009, un plan d'action comportant un volet : « Risque trajet: accentuer l'effort de prévention ». Le Comité en a fait une priorité.

Deux caractéristiques du risque trajet sont essentielles.

- D'une part, l'employeur n'a pas d'obligation de prendre en charge la prévention de ce risque.

- D'autre part, la fréquence des accidents de trajets est importante : deux fois plus que « accidents en mission »

Non seulement la baisse des accidents routiers de trajet a été plus faible au cours des dernières années que celle des accidents en mission mais que le nombre des accidents de trajet est légèrement à la hausse depuis deux ans.

Pour le seul régime général, 327 accidents routiers de trajet mortels ont été dénombrés. Cela représente 34 % des accidents mortels pris en charge par la branche ATMP de la Sécurité sociale. Pour les pouvoirs publics, il s'agit des accidents de la route en lien avec le travail les plus nombreux. Il s'agit donc d'un enjeu essentiel pour la santé au travail et d'une priorité du programme d'action 2006-2009 du Comité de pilotage.

Un groupe de travail a été mis en place sur cette thématique. J'ai eu le plaisir d'animer ce groupe qui a rassemblé des représentants des services de l'Etat et des différents régimes de Sécurité sociale. Il s'est réuni huit fois entre mars 2007 et juillet 2009. Les objectifs qui lui étaient assignés étaient les suivants :

- dresser un bilan des actions les plus exemplaires,
- mettre en place une expérimentation spécifique pouvant concerner plusieurs bassins d'emploi,
- tester les possibilités de rapprochement ou de convergence avec les PDE dans le cadre de ces expérimentations
- tirer un premier bilan de ces actions concertées dans la perspective d'une table ronde.

Notre réunion d'aujourd'hui est donc l'aboutissement de ces travaux.



1. Risque trajet : l'état des lieux

- Bertrand SESE, Consultant

Pour commencer par l'état des lieux du risque trajet, interrogeons Monsieur Louis FERNIQUE sur les chiffres de la sécurité routière.

- Louis FERNIQUE, ONISR

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière, dont je suis le nouveau Secrétaire, est un outil d'observation de masse de la sécurité et de l'insécurité routière.

En 2009, nous avons mené un travail de rapprochement des différentes données existantes en matière d'accidentalité liée au travail. Ces données émanent à la fois de la CNAMTS et de l'ONISR, sur la base du fichier national des accidents corporels (bulletins BAAC établis par les forces de l'ordre en complément des PV). Nous nous sommes aussi basés sur les données de l'enquête nationale INSEE INRETS « Transports et déplacements ».

Globalement, les chiffres ne sont pas comparables. Les effectifs des accidents liés au travail ne sont pas du tout les mêmes, y compris pour les accidents corporels. Plusieurs raisons expliquent ce décalage.

- Tout d'abord, les chiffres de la CNAMTS ne couvrent que le régime général. Cela correspond à 80 % des assurés sociaux, mais ce sont 58 % des actifs cotisants exposés au risque.

- Par ailleurs, le BAAC ne renseigne pas la variable du trajet pour les passagers des véhicules, d'où une perte d'information importante. De même, le BAAC a un sous-remplissage modéré de la variable trajet.

- Enfin, la définition du blessé diffère, les uns considérant comme blessé un individu arrêté un jour et les autres comme toute personne ayant reçu des soins médicaux.

D'après les données des BAAC qui constituent notre base, les accidents de trajet domicile-travail représentaient 16 % des tués de la route en 2007, contre 4,7 % pour les accidents en mission.

La ventilation par type de véhicule pour l'ensemble des trajets montre que l'accidentalité des piétons est très inférieure aux autres (leur mobilité dans les trajets domicile travail est sans doute beaucoup moins importante).

Le BAAC n'apprend rien de novateur sur la distribution horaire et calendaire des accidents. Mais il existe un pic très marqué le matin, en particulier pour les accidents graves et mortels.

En tendance, nous observons une baisse de 5 % par an des accidents de trajet mortels depuis 2005. C'est sensiblement inférieur à la baisse de l'ensemble des tués de la route, qui s'établit à environ 7 % l'an. Des données plus fines et localisées permettraient de mieux comprendre ces tendances.

▪ Thierry FASSENOT, CNAMTS

Ces chiffres témoignent de la difficulté de rapprocher les données de la sécurité routière et celles des régimes de Sécurité sociale. C'est l'un des défis du Comité de pilotage qui s'efforce de réunir les chiffres des différentes caisses et de définir précisément l'accidentalité pour mieux cibler les types de risques à prévenir.

Ce thème est stratégique pour les entreprises, auxquelles nous voulons apporter une meilleure lisibilité sur le risque pris quotidiennement par leurs salariés. Disposer d'une série de chiffres simples nous permettrait de tenir un discours clair aux entreprises et donc d'avancer plus rapidement sur la prévention.

La caractéristique essentielle concernant le statut de l'accident de trajet pour le régime général, est l'absence de lien de subordination juridique entre l'employeur et le salarié lors d'un trajet domicile travail.

- Cela signifie qu'il n'y a pas de responsabilité pénale du chef d'entreprise au sens du code du travail.

- Cela signifie également qu'il n'y a pas d'obligation d'inscrire le risque d'accident de trajet domicile travail dans le document unique.

Pour autant, la responsabilité civile du chef d'entreprise est la même que pour un accident de travail. La Sécurité sociale considère d'ailleurs un accident de trajet comme un accident du travail (article L 411-2 du code de la Sécurité sociale).

Dans ces conditions, l'accident de trajet est difficile à comprendre. En effet, il se situe sur l'espace public et engage le domicile privé du salarié. Il fait l'objet d'une jurisprudence beaucoup plus abondante que l'accident de travail.

Face à ce constat, il convient de définir une approche spécifique du risque trajet, avec une concertation entre l'employeur et le salarié. C'est ce qu'a souhaité le Comité de pilotage dans les bonnes pratiques pour la prévention du risque trajet définies dès 2002 et adoptées par les partenaires sociaux en 2004.

Par ailleurs, il convient de définir un plan d'action concerté calqué sur la logique des actions de prévention posée dans le code du travail. Dans ce cadre, toute la difficulté est de sensibiliser le salarié qui, lors du trajet, se trouve dans sa « bulle » de liberté.

Sur le plan statistique, les nombreux chiffres disponibles masquent la difficulté à appréhender le risque trajet dans les petites entreprises. La démarche de prévention doit donc accorder une attention particulière à ce type d'entreprises.

▪ Pascal JACQUETIN, CNAMTS

Examinons l'historique de la sinistralité, du risque trajet et du risque routier en particulier. Sur la période 2002-2008, nous constatons une baisse marquée de 2002 à 2004, dans le sillage général de la baisse de la sinistralité routière. En revanche, la sinistralité remonte après 2004.

Cette hausse de la sinistralité après 2004 est-elle significative ? Pour le savoir, ramenons le nombre absolu d'accidents de trajet et d'accidents routiers en particulier au nombre de salariés. Autrement dit, examinons l'indice de fréquence d'accidents pour mille salariés.

Il ressort que le risque trajet des salariés du régime général est de l'ordre de 4 ‰, la part du risque routier tournant, elle, autour de 3 ‰. L'historique de ces chiffres, montre que la remontée se confirme, bien qu'un peu plus légèrement.

Ces chiffres sont issus d'une chaîne allant de l'accident à sa déclaration, puis à sa reconnaissance par la Sécurité sociale. C'est un processus social, avec ses limites mais qui a l'avantage d'être constant dans le temps, en fonction des catégories et permet de dresser des constats.

- **Les types de véhicules** impliqués dans le risque trajet sont les voitures particulières, les deux roues motorisés et les vélos. Les piétons sont également concernés. Au total, la moitié du risque concerne les voitures particulières, et un tiers les deux roues, motorisés ou non.

Par ailleurs, le risque associé aux voitures particulières a diminué de 2002 à 2004, et le risque lié aux deux roues a augmenté après 2004. Ainsi, la hausse générale englobe à la fois une stagnation des accidents impliquant des voitures particulières et une hausse des accidents impliquant des deux roues.

- En ce qui concerne **la gravité des sinistres**, nous constatons une diminution du nombre de décès sur toute la période, et une stagnation suivie d'une légère croissance du nombre de décès pour les deux roues.

- Les données sur **l'âge et le genre des personnes** nous montrent la surreprésentation des moins de vingt ans dans les accidents routiers est pour partie due à l'usage du deux roues. D'autre part, nous observons une **sous représentation des 40-49 ans et des 50-59 ans** dans le risque routier par rapport à la population exposée. En tant que statisticiens, nous ne tirons pas des conclusions hâtives, mais nous invitons à une réflexion sur les implications de ces résultats en termes d'exposition : ces populations n'ont peut-être pas les mêmes modes de déplacement.

En termes de **genre**, nous constatons une surreprésentation des hommes dans les accidents de deux roues motorisés. Cela confirme que le deux roues est un mode de transport préférentiellement masculin. Nous constatons également une surreprésentation des femmes dans la catégorie « chutes de plain-pied ». Là encore, ce sont sans doute des usages sociaux qui expliquent ces résultats, le partage du véhicule entre mari et femme pouvant expliquer que les femmes se rendent majoritairement au travail à pied via les transports en commun.

- la sinistralité des salariés varie en fonction du **secteur d'activité**. Ainsi, l'alimentation est surreprésentée dans le risque trajet routier, peut-être en raison du fractionnement des horaires de ce secteur conduisant les salariés à se déplacer plusieurs fois par jour.

En conclusion, nous mesurons ici les sinistralités apparentes, qui sont à la fois le produit d'une exposition et le fruit d'un processus de reconnaissance. La limite est que nous n'avons pas la connaissance de l'exposition : nous ignorons, par exemple, combien de personnes utilisent leurs deux roues pour se rendre au travail.

De manière générale, il faut retenir la diminution de la gravité des accidents de voitures particulières de 2002 à 2008 et l'émergence du risque lié aux deux roues.

Pour finir, signalons qu'il faudrait mener une réflexion de prévention sur plusieurs catégories : les salariés des bureaux, ceux des services, ceux de l'industrie et ceux de l'alimentation, ainsi que les intérimaires et les employés du BTP.

▪ Mathias TOURNE, MSA

La MSA a étudié les accidents avec arrêt de travail. Il en ressort une diminution de 5 % du nombre de ces accidents de 2004 à 2008. Les **secteurs** les plus touchés sont ceux de la production, avec le secteur culture élevage (35 % des accidents de trajet), puis ceux des organismes professionnels (20 %) et de la coopération (12 à 13 %).

En termes de **véhicules**, les voitures de tourisme sont les plus touchées (49 %), puis les deux roues (36 %), sachant que nous n'avons pas la possibilité de distinguer les deux roues motorisés des vélos. Nous constatons une exposition plus forte au risque de décès des conducteurs de deux roues.

Enfin, nous observons que la population des **jeunes** est fortement concernée par des accidents peu graves, alors que les plus de quarante ans sont davantage touchés par des accidents graves de trajet.

Nous avons une préoccupation particulière pour la population des **apprentis** fortement touchée par les accidents de trajet. Nous l'expliquons par le fait que ces jeunes de 18 ans n'ont pas le permis et utilisent souvent le deux roues non motorisé, de bonne heure et sur des routes dangereuses. La voiture pourrait donc peut-être leur apporter un gain de sécurité.

En conclusion, le régime agricole est composé d'une population très hétérogène et les déplacements « ville campagne » et vers des entreprises isolées en milieu rural accessibles se font presque exclusivement en voiture.

▪ Mireille CHIRON, INRETS

L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité est un établissement public de recherche travaillant notamment sur la sécurité routière. J'y participe au sein d'une unité s'intéressant particulièrement à la santé au travail. C'est dans ce cadre que nous étudions depuis une dizaine d'années le thème des accidents de la route liés au travail.

Ma présentation se fera en quatre parties :

- Les analyses tirées des données du Registre du Rhône, des victimes d'accidents de la circulation. Le Rhône est le seul département enregistrant toutes les victimes de la route (blessées ou tuées) en milieu hospitalier.

- La cohorte Gazel constituée de salariés d'EDF GDF suivis par l'INSERM.
- L'analyse des BAAC
- Une étude sur les stupéfiants dans les accidents mortels (étude SAM)

1. Dans le Rhône, le Registre recense environ **8.000 victimes par an**, dont deux fois plus d'hommes que de femmes. Dans la tranche des vingt à cinquante-neuf ans, les accidents de trajet représentent plus du quart des accidentés chez les hommes (26%) et davantage encore chez les femmes (29%). Les accidents de trajet sont ceux où les femmes sont les plus concernées. Par ailleurs, les accidents de la route sont 3,7 fois plus nombreux en trajet qu'en

mission professionnelle, ce ratio étant de 7 chez les femmes. En tendance, nous constatons une baisse en 2002-2003, dans le sillage du mouvement national. Néanmoins, cette baisse a cessé depuis lors, quel que soit le type de trajet.

En termes de **type d'usager de la route**, les automobilistes représentent une grosse moitié des victimes d'accidents de trajet. Les accidents de trajet en voiture sont largement majoritaires chez les femmes (82%), tandis que la part des deux roues atteint 40 % chez les hommes (33 % pour les deux roues motorisés). Les piétons ne représentent que quelques points (4% des hommes, 6% des femmes).

D'après une enquête postale réalisée auprès des victimes du Registre accidentés en mission ou en trajet, 57 % des accidents de trajet ont lieu à l'aller, surtout chez les femmes qui accompagnent souvent leurs enfants à l'école le matin. A ce titre, une mesure préventive pourrait être d'assouplir les heures d'arrivée pour les femmes. A noter que 20 % des victimes de trajet survenus dans le Rhône résident hors du département, et 8% hors de la région. Par ailleurs, 72 % des victimes d'accidents de trajet sont des salariés du privé, dont 60 % dans des entreprises de moins de trente salariés et 69 % dans des entreprises de moins de cinquante salariés. Les salariés du secteur public représentent 24% des victimes et les indépendants 4 %.

2. L'analyse de **la cohorte Gazel**, suivie par l'INSERM, est constituée d'hommes de plus de 40 ans et de femmes de plus de 35 ans. Dans cette cohorte composée exclusivement de travailleurs, l'incidence des accidents de trajet est supérieure chez les femmes et tout particulièrement chez les jeunes.

Chez les hommes, les principaux facteurs de risque tiennent aux caractéristiques du trajet. En l'occurrence, le premier facteur de risque est d'aller travailler à deux roues. Les autres facteurs sont les distances et la jeunesse.

Pour les femmes, la longueur des trajets est également un facteur de risque. Par ailleurs, le fait de se rendre au travail à pied ou en transports en commun est protecteur. Un facteur de risque purement professionnel apparaît chez les femmes : les postures pénibles au travail. Enfin, les conditions personnelles, l'état de santé ou le fait de vivre seule sont des facteurs de risque pour les accidents de trajet.

3. L'analyse menée sur les **BAAC en 1997**, montre le sur risque d'accident « privé » (c'est-à-dire non lié au travail) chez les jeunes et très jeunes hommes. D'autre part, les accidents les plus graves concernent les trajets privés, avec un risque toujours supérieur chez les hommes. Les accidents de trajet des hommes sont moins graves que les accidents sur trajet privé mais plus graves que les accidents de mission, tandis que les accidents de trajet des femmes sont aussi graves que les accidents de trajet privé. Une nouvelle analyse a été réalisée sur l'évolution des accidents liés au travail sur les 10 ans 1997-2006. Les effectifs d'accidentés en trajet « domicile travail » ont baissé dans la même proportion que pour l'ensemble des victimes de la route. Chez les hommes blessés/tués lors d'un accident de trajet, les usagers de deux-roues à moteur sont maintenant plus nombreux que les automobilistes.

4. Enfin, une étude sur les stupéfiants et les accidents mortels montre que les victimes d'accidents en mission sont les plus sobres : chez les non responsables, considérés comme représentant les personnes se déplaçant, 2 % sont sous alcool et 1 % sous cannabis. A l'inverse, les conducteurs en trajets

privés sont les moins sobres : 12 % d'entre elles sont imprégnées d'alcool et/ou cannabis. Pour les trajets domicile travail, le chiffre est entre les deux : environ 3% sous alcool et 3% sous cannabis.

5. Pour conclure, les accidents de trajet « domicile travail »

- sont une part importante des accidents de la circulation chez les adultes en âge de travailler : de l'ordre de 1/5 chez les hommes, 1/4 chez les femmes
- suivent les mêmes tendances que l'ensemble des accidents, c'est-à-dire sont à peu près constants depuis 2003
- concernent surtout des hommes, mais les femmes sont plus concernées que pour les autres types de trajet, surtout au trajet aller
- sont constitués d'une part croissante d'accidents de deux-roues à moteur (hommes)
- ont une gravité inférieure à celle des accidents « privés », supérieure à celle des accidents de mission
- plus du quart des victimes travaillent dans le secteur public ou sont des travailleurs indépendants : on aimerait avoir des données en provenance de ces secteurs

■ Karim FELISS, FNATH

La FNATH, association des accidentés de la vie, regroupe 200.000 adhérents, 70 groupements départementaux et mille sections locales. C'est la première association nationale de victimes d'accidents de trajet. La majorité de nos adhérents sont des accidentés du travail, dont une grande partie de victimes d'accidents de trajet. Ces accidents surviennent à raison de 10 par heure et de 200 par jour.

Nous menons tous les jours des actions au sein d'entreprises et de lycées professionnels, ainsi que sur la place publique. Nos adhérents handicapés vont à la rencontre des Français au quotidien. En 2008, notre Semaine nationale a porté sur le thème des accidents de trajet, afin d'y sensibiliser le grand public.

Pour nous, il est important de connaître les conséquences réelles d'un accident pour un blessé. Il faut mesurer ce qu'il y a derrière l'expression le « **blessé grave** » (9.000 personnes par an) ayant une incapacité permanente ; c'est à la fois une difficulté particulière, en termes de réinsertion professionnelle de maintien dans l'emploi, de continuité du parcours professionnel et des difficultés sociales ou familiales.

S'agissant des trajets, nous constatons un allongement des distances et une transformation des modes de transport, avec l'explosion des deux roues. Ces derniers sont impliqués dans un nombre croissant d'accidents, non seulement chez les jeunes, mais aussi chez les cadres qui sont souvent des automobilistes profitant du scooter pour gagner du temps ; ce qui pose la question du rôle de l'employeur en matière de prévention.

Enfin il existe une problématique particulière pour les travailleurs des services à la personne et les intérimaires précaires. Ils sont de plus en plus nombreux à nous faire part de l'allongement de leurs temps de trajet et de leurs horaires atypiques et invoquent la fatigue liée aux horaires pour expliquer l'accident dont ils ont été victimes.

▪ Daphné BORET, DRE Ile-de-France

Je développerai une approche en amont, car s'interroger sur les causes des accidents de la route des salariés revient à examiner l'organisation de notre territoire et de nos villes. Je vais donc retracer les grandes tendances des dernières années en matière de répartition des lieux d'emploi et d'habitation.

Les villes se sont considérablement développées au cours des dernières décennies. En 1936, la France comptait quarante millions d'habitants, dont la moitié d'urbains. Aujourd'hui, les Français sont plus de soixante millions, dont 80 % d'urbains. La population urbaine a plus que doublé.

Cette croissance qualifiée d'« urbaine » s'est d'abord faite en banlieue proche, puis dans la grande et très grande banlieue. Or, cet espace est en discontinuité physique avec la ville historique. Les résidents qui s'y installent ne travaillent pas sur place. C'est ce que l'on a appelé l'« **étalement urbain** » qui apparaît en Ile-de-France, avec 15 % de périurbains, mais est beaucoup plus sensible dans d'autres agglomérations comme Marseille (30 %) et Montpellier (45 %).

En parallèle, la mobilité s'est considérablement développée. Le nombre de déplacements s'est stabilisé, mais les salariés ont habité de plus en plus loin de leur lieu de travail. La proportion de personnes habitant et travaillant dans la même commune est passée d'environ 50 % au début des années 1980 à un tiers aujourd'hui.

Cette tendance est toujours à l'œuvre, tout comme celle de l'augmentation des distances. La distance moyenne entre le domicile et le travail qui était d'environ dix kilomètres dans les années 1970, est passée à plus de 15 kilomètres aujourd'hui.

Cette évolution des distances parcourues a été rendue possible par un changement des modes de déplacement. A la fin des années 1950, le moyen de transport majoritaire pour se rendre au travail était le deux roues. Seuls 25 % des cadres utilisaient alors la voiture particulière. Le renversement est total aujourd'hui : dans les aires urbaines, les trois quarts des salariés utilisent leur voiture particulière, les autres moyens de transport étant marginaux.

En deux décennies, toutes les classes de la population se sont équipées en voitures particulières et la voiture est devenue un objet individuel ; Aujourd'hui 35 % des ménages possèdent au moins deux voitures. L'automobile est intensément utilisée, même pour les courts trajets. En Ile-de-France, un déplacement sur deux a moins de trois kilomètres.

Cette motorisation conjointe à l'étalement urbain a cependant généré une nouvelle catégorie d'exclus : les « **non motorisés contraints** » (handicapés, personnes âgées, individus sans permis ou modestes). Ces populations sont exclues de fait par le territoire d'étalement urbain que nous avons créé. Des travaux ont d'ailleurs montré que le taux de chômage était corrélé à la non possession d'une voiture.

Les répercussions de ce nouveau système sur les équilibres sociaux peuvent se regarder sous l'angle de la localisation des logements et de la distance domicile travail qui en résulte. En Ile-de-France, la moitié des actifs résident dans une commune dont les prix de l'immobilier sont sensiblement analogues à ceux de la commune dans laquelle ils travaillent. Les prix de l'immobilier de la commune de résidence ne sont nettement supérieurs à ceux de la commune de travail que pour 20 % des actifs. Mais pour les actifs effectuant plus de trente minutes de trajet,

50% d'entre eux habitent dans une commune où les prix de l'immobilier sont nettement inférieurs à ceux de leur commune de travail. Des simulations ont montré que si tous les actifs résidaient à moins de 30 min de leur emploi, les distances entre le domicile et le travail seraient réduites de 30%.

Les prix de l'immobilier sont donc une contrainte forte.

Finalement, l'étalement urbain a souvent permis aux ménages de s'éloigner des centres-villes pour construire leur maison individuelle. Les répercussions sur les prix du foncier ont été évidentes. En Bretagne par exemple, les prix du foncier à bâtir sont totalement inaccessibles à proximité des pôles urbains comme Rennes ou Nantes. De ce fait, les ménages modestes s'éloignent pour construire leur maison. Il y a donc aujourd'hui un enjeu fort pour déterminer la localisation des nouveaux logements à construire. Nous préconisons de les placer près des zones d'emploi et des gares.

Concernant **la localisation des entreprises**, l'étalement urbain a eu pour conséquence l'apparition de concentrations d'activités sur certaines zones éloignées des centres-villes et dissociées des aires d'habitation. Dans l'agglomération de Strasbourg par exemple, le centre accueille en proportion équivalente des logements et des entreprises, alors que des zones périphériques éclatées accueillent presque exclusivement des entreprises. Or, ces zones exclusivement réservées à l'activité ne sont pas très denses en emplois. En conséquence, il apparaît compliqué de mettre en place des moyens de transport lourds pour desservir ces zones d'activités. Pour limiter le risque trajet, il faut inventer de nouveaux systèmes de transport qui répondront aux attentes des salariés et limiteront l'usage de la voiture individuelle. Ces nouveaux systèmes utiliseront nécessairement les infrastructures routières existantes, mais peut-être aménagées autrement. En outre, ils devront être adaptés aux villes étalées et aux zones d'emploi éclatées, car il s'agit des caractéristiques du territoire que nous avons créé.

▪ Thierry FASSENOT, CNAMTS

En conclusion, la question clé semble être celle de **la mobilisation de l'entreprise**. Le régime général comporte un système d'incitation financière, mais celui-ci atteint ses limites et concerne surtout les grandes entreprises. Dès lors, il faut essayer d'intéresser autrement les entreprises, notamment en les ciblant.

Mobiliser les entreprises suppose d'une part une **meilleure connaissance des risques** et d'autre part une **bonne communication** avec les entreprises, comme nous avons su le faire au cours des cinq dernières années sur le risque mission. Il s'agit de mieux aider l'entreprise à comprendre son risque, mais aussi de tenir compte des déterminants territoriaux et professionnels : organisation du travail, horaires, type d'activité, perception du risque et distinction des risques trajet et mission. N'oublions pas non plus l'obligation faite à certains salariés de détenir un véhicule personnel, ainsi que des déterminants plus sociaux : distance par rapport à l'habitat pour les salariés modestes, desserte de certaines zones et instabilité professionnelle. Enfin des déterminants socioprofessionnels doivent être considérés, et notamment les niveaux de qualification générateurs de pluriactivité et donc de trajets multiples.

Profitions donc de la mobilisation des entreprises pour le développement durable et aidons-les à mieux cibler le risque pour mieux le prévenir.

2. Politique de prévention du risque trajet dans les entreprises



▪ Sandrine PARADIS, CRAM Aquitaine

Le code de bonnes pratiques a joué un rôle important au sein de notre organisme. Il a le mérite d'être partagé entre les partenaires sociaux, employeurs comme salariés, puisqu'il est issu d'une réflexion commune sur la prévention du risque trajet. L'employeur n'est pas tenu de mettre en place une telle démarche, même s'il est moralement obligé de prévenir ces risques. Cette concertation préalable entre les partenaires sociaux constitue un élément majeur de la politique de prévention.

Le code de bonnes pratiques obéit à des principes généraux visant à prévenir, voire à supprimer les risques routiers. En effet, si je ne suis pas exposé à un risque, ce risque diminue.

Ces actions se révèlent très efficaces,

- installation d'une restauration sur place ou l'adaptation des horaires des salariés ;

- promotion des transports plus sûrs, comme les transports en commun, mais aussi d'autres types de déplacements comme le covoiturage. (des horaires variables ne facilitent pas l'usage des transports en commun, à l'inverse des horaires fixes).

- aménagement des accès des entreprises. Certains sites connaissent en effet de nombreux mouvements d'entrée et de sortie en un temps réduit. Il convient de mieux les gérer et de séparer les différents flux de circulation (véhicules, deux roues motorisés, piétons, bicyclettes...).

- information et sensibilisation sont complémentaires de ce nécessaire travail en interne. Destinées aux salariés, elles contribuent au maintien du parc de véhicules en bon état et incitent aussi le personnel à contrôler son véhicule personnel avant les grands départs en vacances.

- informations des conditions de trafic pour optimiser les déplacements des salariés et éviter des bouchons qui les bloquent parfois des heures, en particulier pour le personnel ayant des horaires variables. Ce dispositif a été testé à Bordeaux, ville connue pour sa circulation dense. Cette information doit être adaptée au mode de déplacement du salarié et une formation « deux roues motorisés » peut être proposée.

Le code de bonnes pratiques nous permet ainsi d'ouvrir la discussion sur ces thématiques avec une entreprise, de réfléchir à des actions de prévention et d'organiser ce dialogue au sein de l'entreprise.

▪ Laurent SCHU, SNECMA

La société SNECMA fabrique des moteurs d'avions et de fusées. Elle compte 1.300 salariés et abrite de grands sites industriels en région parisienne, ses établissements provinciaux sont de taille plus réduite. Je suis Responsable du département sécurité et environnement du site de Gennevilliers.

Notre démarche de prévention a été lancée il y a six ou sept ans à l'initiative de la CRAMIF qui nous a fait prendre conscience de l'existence d'un risque routier et de la nécessité de nous en préoccuper.

1. Nous avons établi un diagnostic sur chacun des sites concernés. La qualité de ce travail liminaire s'est révélée fondamentale elle nous a permis d'identifier les principaux enjeux et de construire un plan d'action. Après quelques années, nous sommes toujours dans la phase de mise en œuvre des mesures qui en sont issues, et nous y ajoutons annuellement des actions supplémentaires.

C'est, l'une des mesures marquantes adoptées au sein de notre entreprise avec d'autres initiatives locales parfois très faciles à mettre en œuvre. Elles contribuent en premier lieu à limiter les déplacements.

- Tous les sites même les plus petits établissements de moins de 200 salariés bénéficient d'une restauration sur place et la plage horaire de présence a été étendue. Ce réaménagement réduit le stress des collaborateurs qui déposent leurs enfants à l'école avant de se rendre au travail.

- Des espaces de formation ont été spécialement créés. Plus de 70 % des salariés ne se déplacent plus pour leur formation, puisque ce sont les formateurs qui changent de site.

- Nos établissements travaillent depuis un an à l'élaborer un plan de déplacement d'entreprise fondé sur une approche globale des déplacements il permettra sans nul doute d'identifier de nouvelles actions à mettre en œuvre.

2. Nous privilégions les moyens de transport collectifs. Nous avons défini quand ils sont disponibles et substituables à l'utilisation des véhicules individuels. C'est le cas, de la majorité des déplacements à l'extérieur de l'Île-de-France. Nous avons mis en place un réseau de cars pour desservir un établissement éloigné des gares environnantes.

3. Les chefs d'établissement qui travaillent sur la prévention des risques liés aux déplacements, sont attentifs à l'aménagement des accès et l'organisation des flux de circulation aux abords des sites. L'entreprise doit être exemplaire sur ce point, nous avons aménagé les infrastructures, développé la communication sur site, étudié les zones de stockage ou de chargement. Ces actions ont introduit une véritable rupture dans les pratiques locales en définissant un « avant » et un « après ». Nous avons demandé aux salariés de nous faire part des difficultés d'accès à nos sites, à pied ou en voiture. Nous avons analysé ces retours d'expérience et dialogué avec les parties prenantes (mairies et DDE par exemple). Le bilan de cette démarche est positif.

- Nous avons installé une station de gonflage des pneus sur deux établissements.

- Nous demandons aux salariés d'organiser leurs missions en intégrant leurs futurs déplacements grâce aux outils mis à leur disposition : consultation sur intranet des informations concernant l'état du trafic et des routes, possibilité d'emprunter des véhicules de location à partir de leur lieu de travail ou d'utiliser un GPS.

La **prévention des risques routiers** est entrée dans l'entreprise. Ce sujet est débattu régulièrement et inscrit dans le document unique. Même si notre intervention est réduite au périmètre de notre champ d'action, nous observons des résultats concrets : maintien de notre sinistralité au cours des 3 dernières années. 0,5 % des salariés ont subi un accident avec arrêt de travail. Les salariés deux roues représentent 10 % du personnel, mais aussi 30 à 40 % des accidents et nous sommes à l'écoute de toutes les propositions de progrès sur ce terrain.

- **Philippe VOGIN, RENAULT**

Je représente le constructeur en tant que responsable des conditions de travail. Le groupe emploie 120.000 personnes réparties sur tous les continents. Elles travaillent pour ses trois marques : RENAULT, DACIA et SAMSUNG.

Nous avons défini une politique structurée sur une démarche de prévention des risques trajet à l'échelle de l'entreprise. Elle est axée sur la santé, la sécurité et les conditions de travail des salariés, fondée sur quelques principes de prévention.

- L'efficacité de cette stratégie dépend du **système de management** mis en place et doit se traduire dans les faits pour que les résultats de l'entreprise s'améliorent sensiblement.

Elle doit être relayée par des professionnels de tous les établissements. Ce sont des vecteurs majeurs de la prévention pour des risques qui sont essentiellement liés au comportement.

La distinction entre la mission et le trajet revêt chez RENAULT une importance toute particulière. Sur les 40.000 collaborateurs de RENAULT SAS en France, c'est-à-dire la maison mère, nous avons dénombré trois accidents de mission en 2008 et 70 accidents « de trajet » un chiffre qui contredit la proportion traditionnellement observée (1 accident de mission pour 4 de trajet).

Ces données démontrent l'efficacité du volontarisme des employeurs. Quand une entreprise prend ce sujet à bras-le-corps en interdisant, par exemple, de se rendre en mission en deux roues, elle obtient des résultats concrets.

De la même façon, elle peut organiser des temps de repos, faire rouler ses salariés dans des véhicules en bon état ou les contraindre à privilégier les transports en commun. Le risque est alors réduit.

De même, il faut prendre en compte le plaisir ressenti au volant d'un deux roues qui est moins présent dans les transports en commun ou dans les embouteillages ! Et le plaisir intervient dans les critères de choix d'un mode de transport.

Voici quelques éléments de notre politique :

- Elaboration d'une politique logement avec étude de la mobilité centrée sur la situation personnelle des salariés. Elle est étudiée systématiquement, les services ressources humaines examinent les futurs trajets.

■ Encouragement à prendre les transports en commun ; mise en place d'un système de navette quand ils ne desservent pas bien un site ou, parfois, pour des raisons financières. Il ne faut pas croire que les transports en commun ne répondent pas aux problèmes des employeurs. Quand nous souhaitons les utiliser, des solutions s'imposent d'elles-mêmes. Par exemple, les lieux de formation ou de réunion de nos salariés soient desservis par les transports en commun.

Les dispositifs concourant à une plus grande prise en compte des transports en commun sont très efficaces. Ainsi je suis favorable l'obligation faite aux employeurs de prendre en charge une partie des abonnements de transport en dehors de la région parisienne. Même si l'entreprise est confrontée initialement à un investissement très lourd, elle amortit rapidement ces frais, par exemple en réduisant les coûts de réparation des véhicules ou les problèmes d'employabilité de ses salariés.

■ L'accès des sites a été repensé pour séparer les flux et éviter toute cohabitation entre la circulation des poids lourds, des véhicules légers, des deux roues et des piétons.

■ Nous vérifions l'état du parc roulant et informons nos salariés sur le bon état d'un véhicule et les incitons à renouveler leurs véhicules en achetant RENAULT. En complément, nous faisons appel à des organismes spécialisés pour contrôler les véhicules des collaborateurs. (regonflage des pneus par exemple)

■ Nous aidons les salariés à « prendre la route dans des conditions satisfaisantes ». Un accord a été conclu au niveau du groupe sur le télétravail. Cette solution permet de supprimer, de facto, le temps de trajet du salarié et elle fait évoluer les comportements en instaurant un climat de sérénité dans le fonctionnement de l'entreprise.

Cela passe notamment par le développement du « nomadisme », qui autorise un salarié à travailler sur un site plus proche de son domicile que son lieu d'affectation, ou par la flexibilisation des horaires de travail. Cette souplesse aide les collaborateurs à vivre les aléas quotidiens plus sereinement, des aléas que l'employeur ne peut pas maîtriser. Par exemple, une jeune femme contrainte de jongler entre les horaires de la crèche et de travail prendra moins de risques si elle sait qu'elle ne sera pas mal accueillie pour quelques minutes de retard.

■ Enfin, mise en place d'un site internet pour favoriser l'usage du covoiturage. Personne ne s'oppose à cette pratique, mais les faits ne suivent pas toujours. L'autonomie liée à un usage personnel de son véhicule prévaut le plus souvent. Le covoiturage doit donc être promu au-delà de cette simple application informatique. Il doit faire l'objet d'un travail de fond entrepris sur la durée.

■ En matière d'information et de sensibilisation, saluons la démarche de l'association « La conduite préventive ». Cet organisme de formation apprend aux conducteurs à éviter de se retrouver dans des situations à risque. Il se démarque ainsi des traditionnels cours de pilotage dispensés, par exemple, dans le cadre des formations au permis A (permis moto). Il s'agit davantage d'inculquer des savoir-faire directement mobilisables, puisque les réflexes appris à l'école de conduite se révèlent souvent inefficaces en situation dangereuse.

Les résultats de l'Île-de-France prennent le contre-pied des conclusions précédemment exposées. Le nombre d'accidents enregistrés en 2008 a connu une baisse de 36 % par rapport à 2007, avec 44 accidents comptabilisés. Le nombre de jours d'arrêts été réduit de 40 %. La sinistralité des deux roues a diminué de 48 % des accidents et de 51 % des jours d'arrêt de travail.

▪ **Dimitri DAHERON, SODEBO**

La société SODEBO est spécialisée dans la fabrication de produits de traiteurs frais : pizzas, sandwiches, galettes, pâtes et crêpes. Cette entreprise de 2.000 collaborateurs est basée en Vendée, en milieu rural. J'y suis le Spécialiste sécurité et environnement.

Notre préoccupation face aux risques trajet est née il y a 10 ans. Nous avons mis en place un plan de circulation interne, car une route nationale traversait notre site. En 2004, nous avons mené une enquête auprès de tous les salariés avant de présenter un plan de sécurité annuel. 300 salariés ont répondu à ces questions, soit un taux de retour de 15 %. Des informations concordantes ont pu remonter notamment en matière d'accessibilité.

Pour limiter les déplacements vers le domicile, nous avons par exemple mis en place:

- une restauration collective à des prix très compétitifs. Les salariés y déjeunent pour un peu plus de trois euros.

- une crèche d'entreprise. 60 places ont été créées, dont 40 réservées aux salariés de la société. Ce projet a été monté en partenariat avec la commune sur laquelle nous sommes implantés, Saint-Georges-de-Montaigu.

- La promotion du co-voiturage, qui est facilité dans la mesure du possible en fonction de l'organisation des différents services.

- Le développement de services internes (service courrier, commandes groupées livrées sur site...).

Un chiffre traduit l'évolution notable de la situation. A effectif constant, nous avons déploré 6 accidents de trajet en 2008, contre 22 en 2006. Cet effort doit être poursuivi. Nous souhaitons ainsi descendre à moins de 5 accidents de trajet par an et à partir de 2010.

Toutefois, en matière de risque routier nous sommes malgré tout confrontés à des aléas que nous ne pouvons pas maîtriser.

Il nous serait difficile de nous orienter vers l'usage des transports en commun, car nous sommes situés en zone rurale. 90 à 95 % de nos salariés utilisent leur véhicule personnel. Ils habitent en moyenne à quinze kilomètres de leur lieu de travail, une distance géographique qui s'est stabilisée selon les enquêtes que nous avons menées en 2004 et 2008. Cette distance explique que l'usage des deux roues n'ait pas explosé, car il ne permet pas de réduire significativement les temps de trajet.

▪ Jean-Michel CUENEY, STRACEL

L'usine UPM-STRACEL fabrique du papier magazine à Strasbourg. Ses effectifs s'élèvent à 280 salariés. Elle appartient au groupe UPM, qui compte 18 usines dans le monde et environ 25.000 collaborateurs.

Notre démarche, a été initiée en 2006-2007 par la cellule de prévention des risques et a été centrée, sur les risques routiers. Notre chef d'entreprise, qui était sensibilisé à ce dossier, a laissé travailler le service sécurité et a imposé d'œuvrer dans le sens de la prévention des risques. Cette conviction constitue d'ailleurs un facteur clé de succès d'une telle démarche. Notre directeur n'était pas seulement motivé. Il a joué un rôle moteur.

Un trophée a été remis au site STRACEL par la Préfecture. Douze formations à la conduite en situation dangereuse ont été offertes à l'entreprise en récompense des actions déjà entreprises. Les membres du CHSCT ont bénéficié de ces enseignements et les ont présentés à l'ensemble du personnel, les premiers visés par cette politique.

La CRAM d'Alsace-Moselle nous a également sollicités. Nous avons répondu au questionnaire « Pedro », destiné à évaluer les risques trajet. Nous avons d'ailleurs prolongé cette démarche, puisque nous menons régulièrement des enquêtes auprès de nos salariés qui répondent largement, (80 à 90 % de retour).

Dans le même temps, des formations sont délivrées en association avec les membres du CHSCT. Nous recueillons systématiquement l'avis des salariés qui y participent.

Citons parmi les autres actions mises en œuvre,

- l'installation prévue d'une station de gonflage et d'un écran présentant l'état du trafic routier aux alentours de l'usine et de l'agglomération Strasbourgeoise.

- Grâce à notre charte vélo, les bicyclettes sont désormais autorisées à entrer sur le site. Ce document oblige les cyclistes à se vêtir d'un gilet fluorescent, un équipement qui n'est pas obligatoire en l'agglomération strasbourgeoise en journée. Il a été de facto imposé sur notre site puisqu'il est obligatoire l'établissement pour tout déplacement à vélo d'ordre professionnel.

- Les salariés disposent de facilités pour procéder au contrôle technique de leur véhicule. L'entreprise que nous avons démarchée les récupère et les ramène directement sur notre lieu de travail. Elle propose des contre-visites gratuites. Nous sommes en mesure de comptabiliser le nombre de salariés utilisant ce service par information mensuelles du centre de contrôle technique.

- Enfin, nous nous sommes associés aux grandes entreprises basées sur le port de Strasbourg pour élaborer un Plan de déplacements interentreprises. Nous avons compris qu'en la matière, « l'union fait la force ». Nous sommes en effet conscients qu'il nous faut peser un poids important pour créer un réseau de bus ou des pistes cyclables. Nous avons formé des groupes de travail pour rédiger un futur « cahier d'espérances ». Nous espérons que cette démarche aboutira, car nous ne sommes pas bien desservis.

Pour finir, je signale que nos initiatives n'ont pas été motivées par la sinistralité, car nous n'avons eu à déplorer aucun accident avec arrêt de travail au cours des trois dernières années.

- Francis GARAT, STRACEL, Secrétaire du CHSCT

Notre usine fonctionne de façon continue. Des équipes d'astreinte sont donc amenées à intervenir tout au long de la journée, y compris la nuit. Quand les journées de travail dépassent les huit heures, les salariés rentrent systématiquement à leur domicile en taxi et récupèrent leur voiture le lendemain. Nous avons identifié certaines périodes à risque, comme la fin de la nuit.

- Jean-Michel CUENEY, STRACEL

Nous organisons tous les ans des journées « santé et sécurité » auxquelles sont conviés tous les salariés. La dernière édition a été consacrée au risque routier. Ses participants l'ont classée en tête des rencontres les plus appréciées. Une entreprise extérieure est intervenue pour effectuer quelques rappels sur le code de la route et pour présenter la nouvelle réglementation. Tous les salariés en stage ont été invités à le passer une nouvelle fois. Cet atelier était adapté à notre public, car nos salariés, qui ont environ quarante ans, ne gardent pour certains des souvenirs lointains du passage de cet examen.

- Hervé GICQUEL, Club 14

Je représente une association regroupant plus de 400.000 adhérents conducteurs de deux roues motorisés, qui paient un lourd tribut à la sinistralité. Monsieur VILBOIS dans son intervention a souligné la difficulté de concilier la volonté publique et les choix individuels. Les travaux lancés par la Délégation interministérielle sont, de ce point de vue, très intéressants.

Le Club 14 fêtera prochainement ses 30 ans d'existence. Cette association a pour but de favoriser la pratique des deux roues motorisées dans des conditions de sécurité optimales, en bénéficiant de tous les services liés à ce mode de transport. A l'origine nous souhaitons promouvoir « la moto pour la vie ». C'est encore plus vrai aujourd'hui

Nous passons un contrat avec nos adhérents pour qu'ils profitent pleinement du plaisir de la conduite. Comme l'a indiqué le représentant de RENAULT, cette notion est trop souvent oubliée. Nous aimerions la faire partager de plus en plus, car nous y voyons le gage d'une pratique du « 2 roues motorisés » sur la durée. Plus les conducteurs auront de plaisir, plus ils seront encouragés à rouler en moto tout au long de leur vie.

Ce marché « 2 roues » se développe, et pas simplement pour des raisons liées à l'encombrement de la voie publique. Le mois de juillet 1996 marque à cet égard un tournant car, depuis cette date, les pouvoirs publics autorisent à nouveau les titulaires du permis B à la conduite des 125 cm³. Quelques chiffres rendent compte de l'importance de ce phénomène.

- En 1995, c'est-à-dire un an avant l'adoption de cette loi, la France comptait 75.000 motos neuves, à savoir les véhicules de plus de 50 cm³.

- En 2009, 200.000 motos seront sans doute vendues, sans compter l'effet de la crise. Près de la moitié de ces ventes correspondront sans doute à des acquisitions de 125 cm³, véhicules plutôt utilitaires généralement empruntés pour des trajets domicile travail et conduits par des titulaires du permis B.

Nous rejoignons ici le thème de notre rencontre. Nous sommes préoccupés par l'arrivée de nouveaux pratiquants qui présentent des caractéristiques d'âge, de CSP, d'équipement ou de formation, ou plutôt d'absence de formation. Selon les études psychologiques et sociodémographiques que nous avons conduites, ils se différencient fortement des pilotes traditionnels de grosses cylindrées : ils ne relient pas leurs trajets domicile travail à une notion de plaisir et de plus ne bénéficient pas de la même formation, puisqu'ils sont titulaires du permis B.

Nous avons milité pour que des formations leur soient imposées. A compter du 1er janvier 2009, les titulaires du permis B souhaitant passer à la pratique du 125 cm³ sont tenus d'assister à un programme de trois heures. Même si cette formation est courte nous nous en réjouissons.

Cette population est très mal équipée. En dépit de leurs responsabilités sociales, citoyennes et économiques, l'équipement de cette population demeure limité.

Nous nous sommes beaucoup interrogés sur les causes de cet état de fait, sans pour autant leur dresser un procès en irresponsabilité. Faut-il incriminer un manque d'information ou, dans un autre ordre d'idées, accuser le manque d'esthétisme de ces équipements ? Nous avons ainsi constaté que 95 % de nos adhérents revendiquaient une double pratique, celle de l'automobile et celle de la moto.

Nous menons des actions d'information et de formation en direction de ce public. Notre communication se veut particulièrement directe. Ainsi, nous avons lancé le site www.sauvezvotrepeau.com, dont le mot d'ordre est sans ambiguïté et vise à faire connaître des bonnes pratiques destinées aux personnes empruntant leurs deux roues pour des trajets domicile travail.

Nous encourageons les motards à se doter d'un équipement performant qu'ils peuvent acquérir à prix réduit grâce à notre centrale d'achat. Cet argument peut porter, notamment auprès des propriétaires de 125 cm³.

- Bertrand SESE, Consultant

Je m'adresse aux représentants des entreprises. Constatez-vous une recrudescence de l'usage des deux roues motorisés et une croissance de leur parc ?

- Laurent SCHU, SNECMA

Effectivement l'usage des 2 roues est en expansion. Nous constatons un retour des quadragénaires vers les 2 roues motorisées. Nous leur proposons des stages de formation et de sensibilisation pour les aider à appréhender cette nouvelle pratique. Ces séances rencontrent un certain succès, puisque 50 % des conducteurs de deux roues de mon site y ont déjà assisté. Ces stages sont bien conçus, parce qu'ils s'adressent à des conducteurs expérimentés et qu'ils reproduisent de véritables situations de conduite. Les participants n'ont donc pas l'impression de « perdre leur temps » et ont exprimé un retour très positif sur cette expérience.

- Philippe VOGIN, RENAULT

J'exprime quelques réserves sur la vision des motards confirmés. En 2008, nous avons organisé une journée de formation sur l'usage des 2 roues motorisées en

partenariat avec la gendarmerie nationale et La conduite préventive. Nous avons sollicité les salariés qui effectuent leurs trajets domicile travail en moto. A l'issue de cette manifestation, les propriétaires de grosses cylindrées ont manifesté un intérêt pour des actions d'éducation, de prévention et de sensibilisation. Les titulaires du permis B passés aux 125 cm³ nous ont remerciés. Il leur est utile, par exemple, percevoir la différence entre un freinage d'urgence avec ou sans ABS. Ce type d'actions doit être développé en toutes circonstances.

▪ De la salle, Daniel GOGUET, KTNP

Je suis motard depuis de nombreuses années.

▪ Aux côtés de Pierre CARDO, nous avons tenté de sensibiliser les pouvoirs publics à la nécessité de concevoir des équipements anti-abrasifs. A l'époque, en 1998, nous nous sommes heurtés à une fin de non recevoir : le code de la route prévoyait le port du casque et il convenait de le respecter. Or les accidents entraînent des blessures comparables à celles des cavaliers. Les pieds, les mains et les épaules sont touchés. De même, il faut tenir compte des salariés qui ne peuvent pas sacrifier au « costard cravate ». Ils ont besoin d'équipements respirant et anti-abrasion. S'ils n'en sont pas dotés, ils sont contraints de prendre des risques pour se rendre au travail. Des vêtements plus adaptés permettraient, qui plus est, de ne plus stigmatiser les motards

▪ Le rôle de la formation est fondamental.

▪ Je déplore la disparition de toute notion de plaisir qui doit maintenant être justifié et j'ai regretté que l'Etat n'autorise plus les titulaires du permis B à conduire une 125 cm³, il nous faut désormais pallier ce manque de formation.

▪ De la salle, Ariel CABANES groupe Michelin

Le groupe MICHELIN, pour lequel je travaille, a récemment déployé un plan d'équipements de stations de gonflage gratuites sur le réseau autoroutier français. Nous avons organisé une opération le 16 septembre dernier sur les pneumatiques et le sous-gonflage La société se tient à la disposition de toutes les entreprises désireuses d'installer un tel équipement sur leurs sites, en France et à l'étranger.

▪ Bertrand SESE, Consultant

Je laisse le soin à Sandrine PARADIS de conclure cet échange.

▪ Sandrine PARADIS, CRAM Aquitaine

Les principes généraux resteront assurément d'actualité mais nous devons constater qu'ils sont plus adaptés aux grandes entreprises. Nos débats en témoignent.

Les mesures de prévention et les moyens mis en œuvre doivent désormais être pensés en direction des PME et des TPE.

▪ **Le travail et le temps de trajet sont intimement liés.** Si un employeur impose à son salarié d'utiliser son véhicule personnel, cela ne sera pas sans conséquence sur les risques encourus. Cette réflexion n'est pas neutre et doit être incluse dans un travail sur la mobilité au sein de l'entreprise. Les chefs

d'entreprise sont d'ailleurs de plus en plus sensibles à cette problématique. Je songe notamment aux responsables d'entreprises du bâtiment, de nettoyage et de services à domicile ou à la personne.

- **La phase de concertation** au sein de l'entreprise a une importance tout particulière. Elle précède et nourrit l'analyse et le diagnostic. Elle permet de sensibiliser les différents acteurs et de leur faire comprendre les enjeux de la prévention routière. Ils appréhendent mieux, par exemple, les « points noirs » des trajets domicile travail ou de la chaîne des déplacements.

- Ce dialogue doit également s'ouvrir **vers l'extérieur**. Les petites entreprises ne peuvent pas comme les grandes sociétés s'entretenir directement avec les mairies, les communautés de communes ou les autorités organisatrices des transports. Les préventeurs se sont d'abord adressés aux entreprises phares de leurs bassins d'emploi et il faut désormais élargir la démarche à l'ensemble d'un territoire. Elle pourrait s'étendre aux sous-traitants de ces sociétés ou aux TPE situées à proximité. Un autre axe de progrès est à trouver du côté de la mutualisation de certaines solutions.

- Une **concertation** doit être mise en place au sein des entreprises pour que l'ensemble des paramètres liés aux déplacements soit pris en compte parce que ces problématiques sont portées par des interlocuteurs différents. L'animateur de prévention est généralement chargé de prévenir les risques, tandis que le dossier du PDE est généralement confié à la direction des ressources humaines et la thématique du développement durable est diversement traitée. Il est donc important d'organiser le dialogue à l'intérieur et à l'extérieur des entreprises. Il convient notamment d'intégrer un volet social à la thématique environnementale et au PDE, sur la base d'indicateurs de sécurité.

- Des outils doivent être trouvés en collaboration avec d'autres acteurs pour aider les publics les plus fragiles. Par exemple les formations les plus adaptées aux conducteurs de deux roues motorisés. Notre rôle d'agent de prévention consiste alors à accompagner ces démarches.

Nous devons également nous interroger sur les solutions concrètes à proposer à d'autres publics exposés, comme les petites entreprises situées en milieu rural. Ces alternatives passent notamment par des incitations financières. Si les accidents de trajet ont d'indéniables incidences budgétaires sur de grands groupes, cela semble beaucoup moins évident pour des TPE. Ce problème ne revêt pas les mêmes enjeux dans des sociétés plus importantes, car leur poids représente de grandes masses financières.

Nous devons être en mesure de leur proposer d'autres opérations qu'une « simple » formation à la conduite sécurisée, même si c'est déjà un progrès. Nous devons également concevoir des actions de prévention adaptées aux nouveaux modes de déplacements et de travail, au premier rang desquels le covoiturage ou le télétravail. Ils obéissent à des exigences de sécurité tout aussi prégnantes, puisqu'un déplacement n'est pas plus sûr s'il est partagé.

3. Prévention du risque trajet et plans de déplacements d'entreprise



- Benoît HIRON, CERTU

Le CERTU est le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. Cet organisme travaille sous l'égide du ministère du Développement durable.

Les PDE sont apparus dans la loi Solidarité et Renouvellement Urbain en 2001. Pour faire suite au texte de 1996 sur « l'utilisation rationnelle de l'énergie », il est demandé aux agglomérations de plus de 100.000 habitants de mettre en place une centrale de mobilité et de favoriser les mobilités alternatives à la voiture. Les PDE figurent dans la liste de ces dispositifs, aux côtés des transports collectifs, de la marche à pied ou du vélo. Le covoiturage et l'auto partage sont apparus, pour leur part, avec la loi SRU.

Concrètement, les grandes agglomérations sont tenues de renseigner une personne souhaitant se déplacer sur leur territoire. Si elles ne sont pas toutes dotées de ce type de service, les collectivités pionnières délivrent une prestation efficace, quoique méconnue. Les personnes qui souhaitent combiner les modes doux à l'usage de la voiture individuelle trouvent des réponses auprès de ces interlocuteurs. Leurs futurs trajets sont décrits grâce à des calculateurs d'itinéraires.

Les PDE ne sont pas obligatoires en France, à l'exception du département des Bouches-du-Rhône depuis 2006. Dans le cadre de son plan de protection de l'atmosphère, le Préfet a exigé des établissements de plus de 250 salariés l'élaboration d'un plan de déplacement d'entreprise d'ici l'année 2009. Une certaine dynamique a semble-t-il été enclenchée, puisque nous avons dénombré environ 1000 PDE contre 50 en 2005. Dans certaines zones, les grandes entreprises franciliennes sont également soumises à l'obligation morale de concevoir un tel document avant la même échéance. Nous recenserons les mesures coercitives qui seront prises à leur encontre si elles n'agissent pas en ce sens, même si, théoriquement, cette obligation n'était pas assortie de sanctions.

- Bertrand SESE, Consultant

Aucune obligation ne relie la prévention du risque trajet et l'élaboration d'un PDE. Pourtant, certaines entreprises mènent de front ces deux démarches, simultanément ou de façon différée. Nous souhaitons comprendre leurs motivations et identifier les synergies qui émergent de leur mise en œuvre.

- Jean-Marc GIROD, THALES

Je travaille pour l'établissement cannois de THALES AEROSPACE. Cette entreprise compte 7.200 salariés et 11 sites répartis en France, en Belgique, en Italie et en Espagne. A Cannes, les effectifs s'élèvent à 2.000 personnes.

La convergence des deux dossiers que vous avez évoqués résulte à l'origine d'un pur hasard. Pourtant, à l'issue de ce travail, elle paraît comme une évidence. La CRAM nous a contactés en 2005 pour participer à un exercice de prévention des risques routiers alors que, dans le même temps, l'ADEME nous sollicitait pour être associés à l'élaboration d'un PDE. Ces deux dossiers ont été confiés à la même personne, moi-même, ce qui a aidé au rapprochement de ces chantiers.

- Pour faire suite à la demande de la CRAM, nous avons analysé notre accidentologie sur plusieurs années. Nous avons découvert qu'elle se distinguait par sa gravité, même si son niveau était comparable au niveau régional. Cette situation est devenue inacceptable à la direction générale du site. Evidemment, nous nous sommes interrogés sur les causes d'un tel état de fait.

- L'ADEME a présenté sa démarche en insistant sur sa contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'organisme nous a également encouragés à rejoindre la mobilisation citoyenne autour de ces thématiques.

Nous avons établi un lien entre les deux dossiers parce qu'ils œuvrent pour des objectifs communs. En effet, la réduction des gaz à effet de serre est favorisée par le report vers d'autres modes de transports, transports en commun, vélo ou covoiturage. Ces autres usages contribuent aussi à réduire le risque routier. C'est sur la base de ce constat que nous avons transformé le PDE en point de rencontre de ces deux démarches. Il avait pour but premier de réduire le nombre et la gravité des accidents. Il devait, en outre, entraîner un effet collatéral tout aussi bénéfique : la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

- Bertrand SESE, Consultant

Relier ces deux démarches est-il un passage obligé ?

- Jean-Marc GIROD, THALES

C'est indispensable. Cela fournit la force de conviction de la nécessité du projet. C'est la première tâche qui m'a été confiée par mon chef d'établissement. Il m'a fallu argumenter pour démontrer l'utilité des deux démarches et présenter ce que l'entreprise « avait à gagner » en y prenant part. Nous sommes avant tout des industriels. Le lancement du PDE s'est donc logiquement accompagné d'un business plan et de la recherche de financements. Les aides de l'ADEME ne sont versées qu'une seule fois, au moment du démarrage du projet. Nous pouvons également bénéficier d'une « ristourne » sur la contribution forfaitaire versée au titre des accidents de trajet. Ce financement supplémentaire est conditionné à la signature de la charte de prévention du risque routier.

Ces sources de financement sont utilisées avant tout au service du projet. Tout euro ainsi « économisé » est directement réinvesti dans les mesures mises en œuvre.

- Christine FABRE, GIHVA

L'association GIHVA regroupe les entreprises de la Haute Vallée de l'Arc. Elle est installée à la campagne, au pied de la montagne Sainte-Victoire, à 20 kilomètres d'Aix-en-Provence, 40 de Marseille et 8 du département du Var. Cette zone d'activités abrite deux entreprises spécialisées dans la microélectronique, ST

MICROELECTRONICS et ATMEL et plusieurs TPE. Les sociétés de plus de cinquante salariés sont rares. Je dirige pour ma part une entreprise de 30 salariés. Une conseillère en mobilité de la CCI de Marseille-Provence nous a contactés pour nous présenter les PDE et les PDIE. Je n'en ai pas vu l'intérêt au premier abord, car le développement durable ne fait pas partie des priorités d'une petite entreprise.

Parallèlement, nous avons noué des liens avec la CRAM Sud-Est, puisque nous avons signé notre second partenariat triennal avec cet organisme. Nous travaillons sur la sécurité et la prévention des risques. Par exemple, nous avons organisé une journée de sensibilisation et de prévention du risque routier.

Aussi, quand la conseillère de la CCI nous a proposé d'élaborer un PDIE dans notre secteur, nous avons trouvé une cohérence avec nos actions. J'ai considéré que ce projet pouvait rencontrer l'adhésion des chefs d'entreprises. Sa seule connotation « développement durable » ne l'aurait pas permis.

- Bertrand SESE, Consultant

Les chefs d'entreprise ont-ils tous accepté de faire converger des deux démarches ?

- Christine FABRE, GIHVA

Ils l'ont accepté, mais ce consensus n'a pas été obtenu tout de suite.

Le projet s'est déroulé en plusieurs étapes. Tout d'abord, la conseillère en mobilité a établi un pré-diagnostic. Ce travail, qui a duré quelques mois, a permis de dégager quelques pistes d'amélioration. Un comité de pilotage a ensuite été constitué. Il a regroupé les entreprises volontaires et les autorités organisatrices des transports (AOT).

Notre territoire est couvert par trois AOT. La Communauté du Pays d'Aix gère la compétence transport dans 34 communes de l'agglomération aixoise. Le Conseil général des Bouches-du-Rhône gère, de son côté, les liaisons interurbaines. Le Conseil général du Var devait également être associé à ce projet, puisque 25 % de nos salariés résident dans ce département où le foncier est plus accessible.

- Bertrand SESE, Consultant

Ce projet vous semble-t-il plus naturel avec le recul ? Vous semblez dubitative à l'origine.

- Christine FABRE, GIHVA

Je ne doutais pas de l'intérêt de ce projet mais je souhaitais qu'il fasse émerger des propositions cohérentes. Il devait s'adapter à des patrons de PME qui ont peu de temps à consacrer à ce type de sujet. Ils sont d'ailleurs à la tête de sociétés qui n'ont pas de responsable sécurité. Il était donc important de répondre précisément à leurs attentes pour gagner leur adhésion.

Nous sommes pourtant directement concernés par cette thématique, car nos salariés parcourent parfois de nombreux kilomètres pour rejoindre leur lieu de travail. Tous les chefs d'entreprise ont vécu l'expérience tragique de la mort d'un collaborateur au volant.

- Bertrand SESE, Consultant

Considérez-vous que le pragmatisme et la cohérence soient les clés du succès ?

- Christine FABRE, GIHVA

Indéniablement.

- Chantal LACHENAYE-LLANAS, CHU de Bordeaux

Le CHU de Bordeaux emploie 14.000 agents. Premier employeur bordelais, le CHU se classe quatrième au niveau national. En plus de ce fort ancrage dans la vie locale, cet établissement est extrêmement fréquenté. 500.000 consultants et 130.000 entrées sont accueillis tous les ans, sans compter les 100.000 personnes qui sont reçues aux urgences.

Nos professionnels sont généralement domiciliés loin du CHU. Comme d'autres intervenants l'ont souligné, cette particularité s'explique par le prix de l'immobilier et des locations. Le personnel travaille aussi en équipe et tout au long de la journée. La problématique se complique encore si nous intégrons une autre statistique, liée à la fréquentation de notre établissement. Le CHU, en vertu de son caractère « universitaire », n'accueille pas uniquement des populations résidant dans l'agglomération bordelaise : 55 % des patients habitent en Gironde, en Aquitaine, voire dans d'autres régions ou à l'étranger.

Nous sommes donc confrontés à une question majeure en termes de transport et de sécurité et nous avons logiquement décliné notre projet à partir de ces deux axes, indissociables de notre métier de soignants.

Le contexte se prêtait à cette démarche, puisque la Communauté urbaine s'est fortement investie dans sa politique de transport. Le réseau de tramway, qui s'étend de plus en plus loin dans l'agglomération, en est l'emblème.

Il nous a semblé nécessaire de faire converger les deux démarches de façon cohérente. Nous souhaitions également profiter des synergies ainsi créées. Nous nous sommes appuyés sur notre expérience du soin et sur la réalité de la traumatologie, dont nous sommes témoins tous les jours aux urgences.

En tant que Directrice générale adjointe et Présidente du CHSCT, je bénéficie d'indicateurs susceptibles de nous renseigner, ainsi que des données figurant dans le bilan social. Ces informations nous ont conduits à relier des démarches fondamentalement complémentaires et qui se sont enrichi l'une et l'autre. Le partenariat sur la prévention routière a été mené concomitamment à ce travail sur le PDE. Il faisait lui aussi de la sécurité une priorité, tant pour les usagers que pour le personnel.

La volonté politique est assurément l'un des facteurs clés de succès. L'implication du management de l'établissement, y compris au plus haut niveau, conditionne la réussite de ce type de projet. Les professionnels de santé sont sensibilisés aux thématiques traumatologiques, cela fait partie de leur vécu. Nous sommes impliqués dans la prévention des accidents, au-delà de notre vocation curative et de la prise en charge de leurs conséquences. L'engagement « santé au travail » de notre département a été un autre atout important, puisqu'il a facilité les relations avec les partenaires sociaux.

- Bertrand SESE, Consultant

Avez-vous eu l'occasion d'échanger avec les autres CHU sur le sujet ? Cette expérience a-t-elle été diffusée au sein de ce réseau ?

- Chantal LACHENAYE-LLANAS, CHU de Bordeaux

Cette démarche a été menée dans le cadre de notre politique de développement durable. Le PDE et la charte de prévention routière sont donc des « sous-ensembles » d'une stratégie plus globale. Nous rencontrons les autres CHU et nous mutualisons nos expériences et tentons de capitaliser sur ces dernières. Je peux affirmer, que le CHU de Bordeaux est en avance sur ce terrain.

- Bertrand SESE, Consultant

Après les représentants de deux entreprises et d'un hôpital, je me tourne vers les prescripteurs de ces démarches. Un agent de prévention santé et sécurité dépasse-t-il ses prérogatives quand il intervient sur un PDE ? Quelles contradictions rencontre-t-il au quotidien, et pour quels bénéfices ?

- Hélène DEMONSANT, CRAM Sud Est

Il est nécessaire de rapprocher les deux démarches pour des raisons essentiellement techniques. Le report modal vers d'autres moyens de transport réduit le risque routier comme le télétravail qui contribue au même objectif. D'un autre côté, la circulation à vélo génère de nouveaux risques, qu'il faut traiter dans un cadre global.

La rencontre des deux projets constitue le gage de leur efficacité. Comme Madame FABRE l'a indiqué, ils sont portés par des interlocuteurs différents. Il est donc utile de présenter un projet « marqueté » et réunissant ce double volet plutôt que de multiplier les points d'entrée dans l'entreprise. C'est ainsi une démarche cohérente qui est proposée aux sociétés.

En tant que préventeur, je peux compter sur le soutien de la CCI, qui œuvre pour la sécurité routière. La Chambre de commerce m'a également identifiée en tant qu'acteur du projet PDIE. Les entreprises insérées dans ce dispositif peuvent cumuler les aides financières.

- Tania DESFOSSEZ, CCI de Strasbourg

La CCI de Strasbourg a recruté un chargé de mission PDIE dans le cadre d'un partenariat avec l'ADEME et le conseil général du Bas-Rhin. Parallèlement, nous travaillons depuis longtemps avec la CRAM Alsace-Moselle.

Nous avons constaté que nos PDIE traitaient peu la thématique du risque routier. De même, nous avons observé que l'action de la CRAM au sein des entreprises favorisait une démarche PDIE. Pour autant, ces intuitions n'ont pas été conceptualisées. Ces enseignements ont été tirés de l'échange d'expériences entre le chargé de mission, les préventeurs ou les agents de la CRAM. Ils sont souvent intervenus au sein des mêmes entreprises pour aborder ces thématiques.

Notre réflexion commence à se structurer. Nous avons ainsi distingué les PDE « d'ancienne génération » des démarches plus récentes. Les premiers se

penchaient essentiellement sur le passage de la voiture à d'autres modes de transport. Les seconds, ou PDE de « nouvelle génération », s'interrogent sur la nécessité du déplacement (faut-il vraiment se déplacer ?) et sur le choix du mode de transport.

Il est indispensable de lever cette première source d'interrogation si nous souhaitons réduire les risques liés aux déplacements. Quand nous sommes obligés de nous déplacer, nous devons nous poser la question de la pertinence de notre mode de transport. Il est certain que les transports en commun ne pourront pas répondre à toutes les situations. Ils atteignent leurs limites dans l'agglomération strasbourgeoise, marquée par un étalement urbain de plus en plus important. Des salariés continueront donc à emprunter leur voiture pour se rendre au travail. Même s'ils représentent 80 % des personnes concernées, ils étaient malheureusement absents du plan de déplacements. Seuls 20 % des salariés y étaient inclus.

Aujourd'hui, les nouveaux plans de déplacements intègrent cette nouvelle donnée. Ils tiennent compte des salariés contraints d'utiliser la route. Il est donc nécessaire de prévoir des actions de prévention et de ne pas omettre le volet routier.

- Bertrand SESE, Consultant

L'ensemble des mesures proposées dans le cadre de ces PDE vont-elles dans le sens de la sécurité ? Y a-t-il lieu d'être vigilant sur ce point, ou du moins de lui accorder une attention particulière ?

- Hélène DEMONSANT, CRAM Sud Est

Nous ne disposons pas d'études sur les impacts du covoiturage en termes de sécurité. Nous estimons qu'il ne génère pas un risque plus élevé, même si nous ne pouvons pas l'affirmer avec certitude. Ce nouveau mode de transport devrait être davantage exploré.

En tant que préventeurs, le cycliste reste, selon l'expression de la Sécurité sociale, un usager « vulnérable ». Nous appelons donc à la plus grande prudence. Cette exigence est d'autant plus justifiée que les réseaux urbains ne sont pas très adaptés à cet usage. Il faudrait construire de véritables pistes cyclables.

Puisque chacun est libre de choisir son mode de transport, nous nous prononçons en faveur de la politique du « moindre mal ». Certaines entreprises ont par exemple encadré la pratique du vélo, à défaut de pouvoir complètement la sécuriser. Elles ont financé les équipements de protection, participé à l'entretien des cycles ou organisé des formations. La formation à cet usage répond à un enjeu fort sur le marché.

- Bernard GIRAUD, CRAM Sud Est

Il est vrai que le vélo est longtemps resté un sujet de discussion entre nous. Il faut reconnaître qu'il est l'une des composantes essentielles des PDE, qui privilégient ce mode de transport aux côtés du covoiturage et des transports en commun. Près de 14 % du report modal s'effectue sur ces derniers.

Nous nous situons à mi-parcours. En 2007, nous avons dépassé notre objectif de 10 % de report modal. Il faut accélérer ce mouvement puisqu'un seuil de 30 %

devra être atteint en 2011. Le vélo enregistre un bon résultat avec 5,5 % de report vers ce mode, soit 0,5 % de plus que notre objectif.

La sinistralité n'a pas explosé malgré ce fort développement de la pratique cycliste. Nos statistiques sont comparables aux taux généralement constatés. Nous comptons entre un et trois accidents par an alors que le nombre de cyclistes a été multiplié par six sur notre établissement. Nous dénombrons aujourd'hui 110 usagers réguliers, une clavicule cassée tous les ans et un ou deux accidents sans arrêt de travail. Ils restent bénins et sont, dans la très grande majorité des cas, du fait du cycliste lui-même. Il s'agit bien souvent de chutes « bêtes », au moment de passer un trottoir ou une voie de chemin de fer.

En 2006, nous avons demandé à notre public d'identifier les facteurs qui pourraient aider à passer à la pratique du vélo. L'amélioration des infrastructures routières a été placée largement en tête de cette enquête. Nous avons donc travaillé avec les municipalités Cannes et Mandelieu, ainsi qu'avec le conseil général des Alpes-Maritimes qui a lancé un « plan vélo » de 50 millions d'euros sur 5 ans et prévoit notamment l'aménagement de pistes cyclables sur le littoral, jusqu'à Menton. Les municipalités voisines ont elles aussi aménagé des voies réservées aux vélos. Elles entourent notre établissement.

Ce projet n'est pas encore finalisé. Les « bandes » cyclables doivent devenir de véritables pistes cyclables mais nous nous heurtons à des problèmes financiers et fonciers.

▪ Benoît HIRON, CERTU

La bande cyclable conserve toute sa pertinence dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur municipal, de même que la piste cyclable, la zone trente ou la zone piétonne. Nous n'enregistrerions pas de progrès notables si nous aménagions uniquement des pistes cyclables.

Je suis surpris par la focalisation du débat sur le vélo, car c'est en complet décalage avec les résultats statistiques des accidents et arrêts de travail. L'enjeu est clairement celui des accidents de deux roues motorisés, or le discours traite du risque à vélo, je ne m'explique pas ce décalage. En effet, il ne faut pas confondre vélos et deux roues motorisés. En cas de choc, les impacts ne sont pas comparables en raison des caractéristiques physiques de ces véhicules. Un choc est mesuré à partir de la masse et du carré de la vitesse (énergie cinétique). Celles d'un vélo et d'un deux roues motorisé ne sont pas identiques.

Les statistiques nationales confirment cette distinction. Des enquêtes épidémiologiques réalisées à partir d'un échantillon de 30.000 personnes, au Danemark, ont démontré que les cyclistes étaient moins malades que les autres catégories de la population. En France, une analyse de leurs frais de santé aboutit à ce même constat.

Il faut différencier deux types de PDE. Certains sont élaborés à partir d'un site existant. D'autres sont conçus dans le cadre d'un déménagement d'entreprise. Les salariés sont alors contraints de s'adapter à cette nouvelle localisation. Leur stationnement peut être rendu plus difficile et certains modes de transport seront peut-être exclus de fait. Malgré l'élaboration d'un PDE, qui apparaît bien souvent comme un palliatif, on favorise trop souvent sans le vouloir l'usage des deux roues motorisées.

Il faut au contraire privilégier l'équilibre global d'un site dans une perspective « gagnant gagnant ». Si elle s'accompagne d'un volontarisme de la part des entreprises, la démarche a toutes les chances d'être efficace. Si elle est vécue comme une contrainte et si les infrastructures ne sont pas adaptées, elle ne peut pas aboutir aux objectifs recherchés.

- Bertrand SESE, Consultant

Ce sont donc moins les mesures que la conduite d'un PDE qui importent.

- Tania DESFOSSEZ, CCI de Strasbourg

Les chargés de mission PDE ou de prévention du risque routier appliquent des méthodes identiques. Ils formulent des diagnostics auxquels ils intègrent la problématique de la sécurité routière. Cette méthodologie les oblige d'emblée à trouver un point d'équilibre entre les différents modes de transport.

Certaines entreprises forment une flotte de vélos d'entreprise ou développent cet usage. Cette pratique n'est pas nouvelle en soi. Ce qui a évolué c'est la prise en charge des équipements et les initiatives vers une formation. Ces actions complètent le panel d'actions à disposition des sociétés.

L'agglomération strasbourgeoise n'est pas très bien dotée en pistes cyclables. Le centre-ville est bien pourvu mais la périphérie est un peu délaissée. La zone portuaire constitue un point noir. Faire du vélo y est suicidaire même si nous ne cessons de demander l'aménagement de pistes cyclables. J'insiste sur la différence entre ces dernières et les simples bandes.

- Benoît HIRON, CERTU

C'est normal. Les bandes cyclables ne sont pas adaptées à une cohabitation avec les poids lourds. Ce qui n'empêche pas qu'elles aient leur domaine de pertinence. Le poids lourd est le véritable danger des cyclistes. En effet, les études et les résultats d'accidentalité montrent combien c'est dangereux. 1/3 des cyclistes tués en milieu urbain recensés au niveau national impliquaient un poids lourd entre 2004 et 2007.

- Hélène DEMONSANT, CRAM Sud Est

Dans ma région, une entreprise s'est opposée au report modal vers le vélo. Elle a fait valoir le contexte local et les infrastructures existantes.

- Chantal LACHENAYE-LLANAS, CHU de Bordeaux

Permettez-moi de m'écarter de l'usage de vélo pour aborder la question de l'optimisation des transports en commun. Une infirmière qui prend son service à six heures du matin n'a pas de problèmes pour se rendre à son lieu de travail, ni pour en revenir. Elle peut utiliser les transports en commun l'après-midi. En revanche, le personnel qui prend ou qui quitte son service à 21 heures connaît de réelles difficultés. Dans ce cas, il faut négocier avec la mairie pour renforcer la desserte des lieux et l'adapter aux horaires de travail des infirmières.

Le tramway fait la fierté des Bordelais mais les parkings relais situés à proximité des gares sont fermés la nuit. Une infirmière ne peut donc pas récupérer son véhicule pour rentrer chez elle à la fin de son service. De plus, le stationnement

est payant dans le centre-ville, (sauf si l'employeur prend en charge les cartes de parking). Le vélo est un beau sujet, mais il faudra toujours amener les professionnels à utiliser les transports en commun et les parkings relais. Ces préoccupations ont le mérite d'être très concrètes.

Notre pratique de soignant nous a conduits à étudier d'autres pistes. Nous nous sommes ainsi inspirés des initiatives menées auprès d'anciens traumatisés crâniens. Un simulateur nous permet d'apprécier leur capacité à reprendre la conduite et à leur en faire percevoir les risques.

Nous conduisons également des travaux de recherche sur les addictions ou la somnolence au volant – des thématiques qui peuvent aussi toucher notre personnel. C'est ce qui fait d'ailleurs toute la richesse de notre métier. Nous travaillons sur des sujets qui concernent à la fois les professionnels et les personnes que nous prenons en charge, dans une logique d'interaction permanente.

- Christine FABRE, GIHVA

La situation commence à évoluer quand nous faisons appel aux AOT. Nous avons mis en relation les deux plus gros employeurs de la zone de Rousset avec la CPA. Les horaires des bus ont été adaptés aux horaires d'embauche et de débauche des salariés. Des cars circulent désormais le week-end, ce qui n'était pas le cas. Le personnel travaillant le dimanche ne pouvait donc pas se rendre au travail en transports en commun. Ceci prouve qu'il est possible d'agir dans une zone rurale.

Le fait de travailler sur de « grandes masses » facilite notre action. Nous ne demandons pas le passage d'un bus dans toutes les communes. Nous savons quel parcours il doit emprunter puisque nous menons des enquêtes pour connaître le domicile des salariés. Nous avons obtenu l'aménagement de quatre ronds-points sur cinq ou six kilomètres. Nous nous battons désormais pour la création d'une déviation dans une zone dangereuse.

Un PDE dépasse de beaucoup la simple résolution du problème des transports pour une entreprise donnée. Or beaucoup s'imaginent que cette démarche se résume à cela.

- Jean-Marc GIROD, THALES

Je souhaite revenir, sur l'initiative de l'entreprise STRACEL. A-t-elle œuvré dans le sens du port du casque en plus de la prise en charge de certains équipements (le gilet notamment) ?

Je m'interroge également sur le lien entre prévention du risque routier, sécurité routière et covoiturage – une question soulevée par Madame DEMONSANT. Ce point ne fait pas l'objet d'une documentation suffisamment nourrie et unilatérale pour qu'un consensus émerge. Je demande encore à être convaincu sur la contribution de ce mode à la sécurité routière même s'il participe incontestablement à la réduction des gaz à effet de serre. Si quelqu'un parvient à me le démontrer, j'en deviendrai un partisan militant.

Ma troisième remarque porte sur l'allongement des temps de trajet et des parcours, un phénomène qui n'est pas exclusivement francilien. Je ne suis pas persuadé que le seul développement du vélo dans les PDE réponde à cette

problématique. Les transports en commun doivent s'y adjoindre, notamment quand ils circulent dans des horaires décalés.

Les statistiques de la CRAM sont sans ambiguïté. Quel est le risque et où le véritable enjeu ? Faut-il faciliter le déplacement des salariés en situation précaire, des jeunes, des travailleurs de nuit et/ou en horaires décalés, c'est-à-dire des populations qui ne ressemblent pas aux salariés des grandes entreprises structurées ? Faut-il obliger certains à faire trois kilomètres en transports en commun plutôt qu'en voiture ou convient-il davantage d'aider une infirmière qui parcourt tous les ans 80.000 kilomètres ? L'enjeu se situe clairement de son côté.

- De la salle, Olivier BRACHET

Je suis chargé de l'animation de zones d'activités dans le Sud de la France. Je rappelle que les téléconférences permettent de réduire les déplacements et de passer plus de temps avec sa famille.

L'approche écologique des déplacements intègre des flux qui sont écartés par une logique de promotion de la sécurité routière. Il s'agit en l'occurrence des clients et des transporteurs. Cela fournit des arguments supplémentaires pour les dirigeants de petites entreprises désireux de se lancer dans des démarches idéalement collectives. Le renforcement de l'attractivité d'une zone ne se fait pas qu'au seul bénéfice des salariés. Elle profite également aux clients. Des places de parking peuvent par exemple être libérées si des modes alternatifs sont proposés au personnel. Cet argument justifie la conciliation des deux démarches.

Je rencontre quelques difficultés dans la zone d'activités dans laquelle j'interviens. Les plus grandes entreprises comptent 250 ou 300 salariés et nous n'abritons pas de sociétés comparables à ST MICROELECTRONICS et ATMEL. Les responsables d'entreprise ne souhaitent pas s'engager pour un bien collectif si les sociétés voisines ne font pas de même.

- Jean-Claude ROBERT, PSRE

La nécessité de mesurer le risque objectif lié au **covoiturage** a été soulignée. Il faut enfin procéder à cette analyse pour mieux comprendre ce mode de transport. La même chose s'applique au vélo et aux 2 roues motorisées. Il est urgent d'intégrer ce phénomène à nos statistiques et de comptabiliser les passagers accidentés. Je m'adresse en particulier au représentant du Ministère, mais aussi à la Direction des Risques Professionnels de la Sécurité sociale, qui est pionnière en matière de mesure des risques routiers. Si elle ne prend pas en compte ces données, nous continuerons à mener des débats essentiellement qualitatifs – voire idéologiques – sur le covoiturage et le vélo. Nous manquerions une réflexion factuelle et basée sur des éléments mesurables.

Nous n'avons pas abordé la question des **véhicules de fonction**. Dans mes précédentes responsabilités, je travaillais au sein d'une entreprise dont le parc automobile comptait près de 320 véhicules. Ce problème relève bien de la responsabilité de l'employeur, même quand ils sont utilisés pour des trajets domicile travail. On pourrait travailler à leur impact dans le PDE. La mise à disposition d'une voiture bien équipée et confortable peut être un dispositif anti report modal par excellence.

- Tania DESFOSSEZ, CCI de Strasbourg

Les PDE que nous avons élaborés depuis plusieurs années ont pour priorité de favoriser le report modal des salariés vers les transports en commun. Cet objectif est atteignable dans des territoires urbains, mais il échappe aux zones périurbaines ou rurales. Il faut alors imaginer d'autres solutions, comme le covoiturage, l'utilisation des nouvelles technologies de l'information ou l'utilisation du bateau en présence de voies fluviales. Il ne faut rien s'interdire et ne pas hésiter à innover.

Les collectivités nous indiquent qu'elles travaillent à kilomètres constants et sur leur propre réseau. Quand elles desservent mieux un territoire, elles réduisent les investissements dans un autre quartier ou dans un autre champ d'intervention. Dans tous les cas, elles ne sont plus en mesure de développer des réseaux de transports en commun en deuxième, troisième ou quatrième couronne. L'aménagement de notre territoire est en jeu.

- Hélène DEMONSANT, CRAM Sud Est

En réponse à Monsieur BRACHET, je tenais à indiquer que notre politique de prévention des risques trajet intégrait les flux clients. Pour donner une nouvelle dynamique à ces thématiques, il faudrait rapprocher les politiques publiques centrées sur le risque routier et les PDE. Cette démarche reconnaîtrait les interférences qui les unissent. Ce rapprochement technique permettrait par ailleurs de tisser des relations entre les réseaux locaux car ils peinent souvent à se rencontrer. Les CCI, les CRAM ou l'ADEME dialogueraient alors naturellement et pourraient échanger sur ces thématiques. Les Autorités Organisatrices de Transport doivent aussi rejoindre la table des discussions. Ce travail en commun ne se passe pas toujours dans de bonnes conditions car des logiques différentes s'y confrontent. Ces organismes ne dépendent pas de l'Etat mais des élus.

De même, les consultants spécialisés dans les PDIE pourraient se rencontrer et nouer des liens avec les professionnels de la prévention routière. Il faudrait capitaliser sur la démarche engagée si l'entreprise a eu la chance de se faire financer un diagnostic et de se faire aider par un conseiller dans l'élaboration de son PDE. Leur cahier des charges devrait être revu en ce sens.

En outre, les porteurs de projet doivent être clairement identifiés même si ces sujets intéressent de nombreux acteurs. S'il est relativement facile, pour une entreprise comme THALES, de dégager les ressources appropriées, la tâche est plus ardue dans certaines zones industrielles. Cet interlocuteur doit avoir le temps de gérer ce projet et l'argent manque parfois. Des sommes pourraient être versées pour faire face à ces problématiques spécifiques ou pour aider les petites et moyennes entreprises.

Pour finir, je confirme la nécessité de poursuivre les études sur le covoiturage et le vélo.

4. Prévention du risque trajet dans les zones d'activités



Prévenir le risque routier professionnel

- Bertrand SESE, Consultant

Jean-Claude ROBERT comment le PSRE pense t il l'approche territoriale ?

- Jean-Claude ROBERT, PSRE

PSRE (Promotion de la sécurité routière en entreprise) est une association à but non lucratif qui s'est investie dans la sensibilisation des chefs d'entreprise non impliqués dans la prévention. Cette prévention se fait par la promotion de méthodes et de bonnes pratiques. PSRE bénéficie du soutien de la FFSA (Fédération française des sociétés d'assurance), qui partage notre souhait d'étendre la prévention aux petites et très petites entreprises.

PSRE s'est intéressé à l'approche territoriale en partant d'un triple constat.

1. La plupart des solutions pour réduire le risque routier lié au trajet domicile travail sont entre les mains des collectivités

2. Premièrement, peu d'entreprises ont la taille et les moyens suffisants pour se doter d'un plan de prévention du risque professionnel ou d'un plan de déplacements d'entreprise.

3. Deuxièmement, la réduction du risque routier n'est malheureusement pas une priorité durable pour la plupart des entreprises.

4. Troisièmement, deux entreprises sur trois comptent moins de 250 salariés (40 % en Ile-de-France, mais plus de 75 % dans les autres régions).

Parallèlement des paradoxes sont à noter dans la situation de la prévention des risques professionnels. Il est difficile pour un professionnel situé dans un parc d'activités de s'intéresser à la prévention. Les offres gratuites ou rémunérées de prévention à sa disposition sont multiples et complexes. Les degrés de savoir-faire sont inégaux et les messages sont contradictoires, comme sur la somnolence, l'alcool ou le covoiturage. Certaines des nombreuses offres ressemblent davantage à des activités de loisirs qu'à des sessions de formation et de prévention. En outre, les TPE ne sont généralement pas « rentables », ni pour les préventeurs ni pour les services de prévention des CRAM ou des MSA et les entreprises et parcs d'activités comptent peu d'animateurs naturels pour porter les projets.

Dans ce contexte, PSRE et le GP2R ont décidé de proposer un guide des bonnes pratiques pour donner une cohérence aux différentes offres.

Pourquoi une approche territoriale ? Il n'y a pas de lien de subordination entre l'employeur et l'employé sur le trajet domicile travail. Mais, il y a une communauté d'intérêts, puisque les salariés vivent les mêmes situations de risques, passent aux mêmes endroits aux mêmes heures. Surtout les solutions telles qu'amélioration des transports en communs, Amélioration des infrastructures,

organisation des services publics ou bancaires, commerces de proximité dépendent tous des collectivités. Pour être efficace, une certaine surface territoriale est nécessaire et les résultats attendus doivent être mesurables pour être crédibles. Il est donc nécessaire de travailler sur un périmètre plus large qu'une seule petite entreprise. Cela est le cas sur certains parcs d'activité où des chiffres objectivant le risque et la progression ont été extraits des données CRAM.

L'approche territoriale permet un investissement plus raisonnable que pour une seule entreprise et donc un traitement du risque mission combiné au risque trajet. Enfin, elle accroît l'efficacité sociale. Les chiffres montrent que les actions accompagnées par le PSRE dans différents bassins d'emploi génèrent une diminution plus rapide du risque routier que dans le reste du département et du pays.

Pour finir, cinq autres points importants pour la prévention dans les parcs d'activité.

- convaincre les employeurs des améliorations possibles par des explications concrètes.
- illustrer l'efficacité des actions, notamment la communication.
- Créer un environnement favorable à l'action en réunissant tous les acteurs concernés.
- Gérer le projet comme une entreprise gérerait un projet.
- Enfin, les objectifs et résultats doivent être mesurables.

▪ Bertrand SESE, Consultant

Après cette introduction, examinons la zone d'activités de Guingamp. 5 acteurs de cette zone sont ici : un préventeur, la communauté de communes, le conseil général et 2 entreprises. Pour commencer, qu'est ce qui a conduit le préventeur à travailler sur cette zone.

▪ Thierry PALKA, CRAM Bretagne

En 2007 nous nous sommes intéressés à la zone d'activités de Bellevue. Nous avons été interpellés plusieurs fois par des entreprises sur les accidents liés à cette zone. Au même moment, le groupe national trajet se constituait et envisageait des expérimentations avec des approches collectives. De plus nous avons bénéficié de l'aide d'un contrôleur de sécurité des Côtes-d'Armor avec lequel je travaille depuis dix ans. Cette aide a été précieuse.

▪ Bertrand SESE, Consultant

Demandons au Vice-Président de la communauté de communes de situer la zone.

▪ Loïc FREMONT, Communauté de communes de Guingamp

Bellevue regroupe une soixantaine d'entreprises pour 1.400 salariés, et elle est en plein développement. Cette zone est traversée par une route départementale.

Nous avons des investissements à réaliser suite à la requalification de la zone dans le cadre de la charte Qualiparc Bretagne. La deuxième tranche de travaux restait à effectuer, et nous avons dû la différer pour tenir compte de l'enquête qui était en cours.

- Bertrand SESE, Consultant

Puisque la zone est traversée par une route départementale, le conseil général est impliqué. C'est pourquoi on le retrouve dans l'opération.

- Didier LE MAUX, Conseil général des Côtes-d'Armor

C'est exact. En général, toute collectivité aménageant un tronçon de route départementale fait appel au conseil général pour demander un avis ou une participation financière. La démarche a été différente dans le cas de Bellevue. La communauté de communes n'aurait pas pu se passer de notre avis et nous ne pouvions pas rester à l'écart de la démarche initiée par la communauté de communes et la CRAM. Nous avons accompagné la demande innovante de la communauté de communes et cet exercice est nouveau pour nous.

La zone de Bellevue présente plusieurs particularités : la route départementale qui la traverse est aussi la seule voie possible de délestage en cas de blocage sur la double deux voies de plus l'accès à cette route est à l'entrée de la ville quand on arrive de Saint-Brieuc, enfin, les standards de l'aménagement ne sont plus ceux d'aujourd'hui.

Nous avons commencé par effectuer des comptages de véhicules, mesurer les vitesses et déterminer le sens des trajets. Il s'agissait de connaître le trafic pour préconiser des mesures de fluidification.

Le nombre de véhicules parcourant la zone est environ 12.000 par jour, dont 10 % de poids lourds plus les véhicules postaux du centre de tri. Nous avons aussi repéré des piétons et des vélos. Donc des véhicules et des usages très différents. Concernant la vitesse il s'est avéré que les véhicules ne roulaient pas vite.

En termes de propositions, nous avons avec des crédits supplémentaires aménagé l'échangeur de la route départementale.

- Bertrand SESE, Consultant

De telles enquêtes ne sont pas habituelles. Quel a été le réel déclencheur de l'implication du conseil général ? Quel élément a attiré votre attention sur la zone d'activités de Bellevue ?

- Didier LE MAUX, Conseil général des Côtes-d'Armor

Il est vrai que nous réalisons des comptages réguliers sur l'ensemble du réseau routier départemental. Mais ces chiffres sont parfois anciens. C'est la demande d'aménagement de la communauté de communes qui a été l'élément déclencheur, sans oublier le travail en cours avec la CNAMTS.

Nous avons pris en compte des problèmes plus globaux.

- La question du covoiturage. Un schéma départemental comptant une quinzaine d'aires de covoiturage financées par le département a été construit, dont

les deux premières ont été réalisées. Le résultat a été positif, à tel point qu'il a fallu doubler la capacité de la deuxième aire.

- La question des transports en commun. Nous avons déporté nos lignes Ti'bus traversant le département pour qu'elles desservent la zone d'activités.

- Bertrand SESE, Consultant

Tournons-nous vers la CRAM Bretagne. Quel a été le moment clé du lien entre les entreprises et les aménageurs ?

- Thierry PALKA, CRAM Bretagne

Le lien s'est fait lors d'une réunion organisée par la communauté de communes et le conseil général en juin 2008. Le Vice-Président de la communauté de communes a indiqué que le calendrier d'une étude serait très serré compte tenu des travaux prévus. Nous avons alors compris qu'il fallait travailler très vite.

Lors de cette première réunion, le groupe de travail comptait une trentaine de personnes motivées. Nous avons convenu d'une démarche simple : un état des lieux complet avant de mener des analyses et de préconiser des solutions.

- Etudes de flux, avec stations automatiques de comptage, mais aussi du comptage manuel pour l'étude des flux directionnels.

- Analyse de l'accidentologie facilitée par la présence dans le groupe de la gendarmerie et des pompiers.

- Questionnaires adressés aux salariés et aux entreprises. Les questions portaient sur les entrées et sorties, sur le risque routier, sur le protocole de sécurité et sur le plan de circulation.

Les résultats des questionnaires ont ensuite été rendus courant septembre 2008. Parallèlement, le conseil général a diffusé ses analyses sur les flux. Pour finir, les premières propositions sont arrivées. Elles comptaient une trentaine de points formalisés, dont la moitié sont aujourd'hui réalisés.

- Bertrand SESE, Consultant

Quel est le point de vue des entreprises.

- Claude GEORGELIN, STALAVEN

Le groupe agroalimentaire STALAVEN est concerné par la zone de Bellevue, car il y exploite un site distant. Nous avons été intégrés, comme les autres entreprises, au groupe de travail animé par la communauté de communes. L'intérêt était non seulement d'associer les entreprises, mais aussi d'impliquer les salariés à travers le questionnaire. Le représentant de chaque entreprise au sein du groupe de travail a diffusé le questionnaire auprès des salariés.

- Bertrand SESE, Consultant

Quels problèmes vos salariés avaient-ils ? Etaient-ils exposés au risque trajet, comme semblent l'être tous les salariés du secteur agroalimentaire ?

- Claude GEORGELIN, STALAVEN

Notre entreprise est dans la moyenne sur le risque trajet. Ce risque n'est pas celui que nous visons en priorité mais nous avons intégré le groupe de travail SRE 22 (Sécurité routière entreprises Côtes-d'Armor) animé par la CRAM. De plus, nous avons saisi l'opportunité d'intégrer le projet d'aménagement de la zone. Nous avons été intégrés à ce projet grâce à la CRAM, sans avoir été demandeurs.

- Bertrand SESE, Consultant

Les entreprises avaient des difficultés particulières de desserte et d'accès par rapport à vos horaires de travail ?

- Claude GEORGELIN, STALAVEN

Les parties du projet concernant notamment le covoiturage et les transports en commun dépassent l'aménagement. Ils nous ont été fort utiles, dans la mesure où certains de nos salariés travaillent de nuit ou en horaires décalés. Ces salariés, minoritaires chez nous, souvent issus de milieux ruraux connaissent de réelles difficultés de déplacement. Et, le groupe de travail nous a permis de discuter de la problématique des transports en commun.

- Bertrand SESE, Consultant

Cette démarche vous a-t-elle apporté des enseignements pour les autres sites ?

- Claude GEORGELIN, STALAVEN

Elle nous a fait connaître les différents acteurs de la sécurité routière autour d'un site industriel : le conseil général, les communautés de communes, la police, la CRAM, etc. Nous avons découvert qu'un grand nombre d'interlocuteurs étaient acteurs dans ce type de prévention. Nous avons donc pu régler plus rapidement les problèmes d'aménagements des autres sites en allant directement voir les bonnes personnes.

- Bertrand SESE, Consultant

Tournons-nous à présent vers l'agence ADECCO.

- Séverine THOMAS, ADECCO

En tant que Coordinatrice prévention sécurité pour ADECCO, je travaille sur de nombreux projets transverses, dont le risque routier. Je représente à la fois la chef d'agence qui a participé à la démarche et le groupe ADECCO en général.

Nous avons intégré cette démarche à la demande des filières concernées, lesquelles emploient un assez grand nombre d'intérimaires qui est une population particulière. Les plus jeunes, souvent instables et précaires, n'ont pas les moyens de posséder une voiture particulière et utilisent souvent le deux roues. Elle est plus exposée aux accidents du travail et au risque routier. Il était donc essentiel d'en tenir compte dans la démarche, d'autant que ces personnels travaillent souvent en horaires décalés.

- Bertrand SESE, Consultant

La communauté de communes de Guingamp a-t-elle de nouveaux projets?

- Loïc FREMONT, Communauté de communes de Guingamp

La communauté de communes de Guingamp a été le coordinateur de la démarche menée avec la CRAM, l'organisation des réunions ou des questionnaires. Nous étions vraiment le porteur de projet.

Nous avons accéléré cette démarche héritée de la précédente équipe. Nous en avons tiré les leçons pour nos opérations ultérieures. Ainsi, pour la création d'une nouvelle zone d'aménagement concerté, nous avons exigé de l'aménageur que la circulation des vélos, des piétons et les modes de circulation dans la zone soient pris en compte. Nous faisons des études sur les transports en commun et en particulier les transports à la demande et nous nous demandons si nous pourrions mettre en place de tels modes dans la nouvelle zone d'activités.

Bellevue était une zone existante, le réaménagement est une difficulté. A l'inverse, il est plus facile de modeler une nouvelle zone.

- Bertrand SESE, Consultant

Le conseil général partage-t-il cette analyse ? La possibilité de réfléchir sur les plans pour un nouveau projet facilite-t-elle l'intervention ?

- Didier LE MAUX, Conseil général des Côtes-d'Armor

Les conseils généraux sont souvent associés à la révision des plans mais nous n'avons pas la même présence locale auparavant. Jusqu'alors, le représentant du conseil général qui donnait son avis sur les révisions était à Saint-Brieuc. Aujourd'hui la démarche est différente, notre approche est enracinée sur le territoire. Nous participons à toutes les réunions sur la révision des PDU.

- Bertrand SESE, Consultant

La question des déplacements domicile travail des salariés sera-t-elle prise en compte dans les PDU ?

- Didier LE MAUX, Conseil général des Côtes-d'Armor

Absolument. Nous avons intégré ces éléments dans les avis que nous avons donnés sur le schéma de la nouvelle zone d'activités en cours de création. Nous sommes dans un réel partenariat avec la communauté de communes.

- Bertrand SESE, Consultant

La communauté de communes de Guingamp travaille sur un projet de pôle d'échange multimodal autour de la gare. Les entreprises ont-elles leur mot à dire sur ce point ?

- Loïc FREMONT, Communauté de communes de Guingamp

Nous menons parallèlement deux études :

- l'aménagement de la gare dans le cadre d'un pôle d'échange multimodal lié à l'arrivée en Bretagne de la ligne à grande vitesse ;

- une étude sur le transport qui est en est à l'analyse des scenarii. Nous avons recruté un chargé de mission qui mène une étude auprès des différentes personnes concernées et y intègre les demandes des entreprises sur les transports en commun et les transports à la demande, et le vélo.

- Claude GEORGELIN, STALAVEN

Les entreprises n'ont pas de responsabilité par rapport au risque trajet et aux transports en commun maos pourtant elles nous versent 1 % de notre masse salariale aux collectivités. Il faut en tenir compte. A ce titre, je souhaite lancer un message : n'oublions pas les transports en commun pour les entreprises au bénéfice des transports scolaires.

- Loïc FREMONT, Communauté de communes de Guingamp

Dans l'enquête que nous avons menée la plupart des salariés estiment ne pas avoir de choix quant ils utilisent leur voiture particulière.

- Bertrand SESE, Consultant

Merci pour cette table ronde qui démontre l'intérêt d'une approche collective.

- De la salle, Monsieur COSON

Je suis chef d'entreprise et Président d'une association créée en 1983 sur le bassin de Saint-Brieuc. Cette association représente environ 2.000 salariés et une centaine d'entreprises sur notre parc d'activités. L'une des principales entreprises adhérentes a déploré un mort en juin 2007, suite à un accident de moto en sortie d'usine. Ce drame a déclenché une enquête de la CRAM. Nous avons alors lancé, à la demande de l'entreprise, une réflexion sur l'amélioration de la sécurité au sein du parc d'activités.

Comme la communauté de communes de Guingamp, notre association a joué le rôle de porteur de projet. Nous avons structuré le dialogue et diffusé des questionnaires. Au départ, nous souhaitions uniquement définir comment éviter que le drame de juin 2007 ne se reproduise. Par la suite, le travail a débordé sur d'autres problématiques comme l'adaptation des transports en commun (horaires, arrêts de bus, etc.).

Les acteurs impliqués ont été la communauté d'agglomération, le conseil général et les forces de l'ordre. Notre association a notamment demandé des contrôles de vitesse et la pose d'un feu dit « intelligent », c'est-à-dire passant au rouge en cas de dépassement de la vitesse autorisée. J'en profite pour remercier la CRAM de Bretagne pour toutes ses actions.

- Bertrand SESE, Consultant

Tous ces témoignages insistent sur la dimension collective et soulèvent une question : comment intégrer cette dimension dès la conception de nouvelles zones ? La CRAM Rhône-Alpes va témoigner sur ce point.

▪ Jean-Yves LE TESTE, CRAM Rhône-Alpes

L'action de la CRAM Rhône-Alpes a consisté à renforcer la démarche de développement durable souhaitée par les élus à travers la prise en compte de la qualité de vie au travail.

Nous avons axé nos travaux sur les **trois volets du développement durable** :

- Le développement économique en favorisant le succès commercial du parc et de ses entreprises ;
- Le développement environnemental en prévenant les impacts des aménagements sur l'environnement ;
- Le développement social en favorisant l'accès de tous à l'emploi et la qualité de vie au travail des salariés.

Six axes de partenariat ont été développés :

1. concevoir des aménagements apportant une autre qualité d'usage (entrées, circulations internes, réseaux, aménagements collectifs) ;
2. rédiger un cahier des charges des cessions de lots prenant en compte la prévention des risques professionnels ;
3. organiser des chantiers à haute qualité de sécurité ;
4. proposer un accueil de qualité pour les entreprises ;
5. offrir un service de qualité au niveau de la zone (PDE, covoiturage, etc.) ;
6. et mettre en place une organisation durable.

A cet effet, nous essayons d'intervenir le plus en amont possible dans la conception des parcs, lors des décisions d'aménagement du territoire. Nous travaillons ainsi au niveau des schémas de cohérence territoriale (SCOT), en essayant d'être informés des projets, des plans locaux d'urbanisme des communes concernées et des chartes de développement économique qui sont souvent des documents intermédiaires entre le PLU et le SCOT.

En synthèse, nous avons cherché à optimiser les axes de déplacements des personnes et des biens, tant en trajet qu'en mission. Nous avons également voulu prendre en compte les caractéristiques du bassin d'emploi, en lien avec tous les élus.

▪ Thierry FASSENOT, CNAMTS

La volonté de faire du trajet un réel enjeu est bien confirmée, tant pour l'entreprise que pour les CRAM et les collectivités territoriales chargées du territoire. A Guingamp comme à Saint-Brieuc, la CRAM a joué un rôle important en nouant les contacts et en apportant sa connaissance du tissu industriel et de la problématique des trajets en entreprise. Cela permet de faire passer les éléments nécessaires auprès des chambres de commerce et des métiers, des aménageurs, des gestionnaires de transports, etc.

Le risque trajet devenant un enjeu collectif à l'échelle du territoire, les PME peuvent se mobiliser.

Nous devons faire exister cette démarche de manière collective.

- comment généraliser ces démarches qui sont jusqu'à présent individuelles ?
- Quelle méthode développer pour avancer ailleurs de manière efficace ? La réalisation d'un guide d'actions peut aider à capitaliser sur les réalisations.
- La création de liens étroits dans les réseaux locaux est également important mais alors, comment faire en sorte que ces réseaux se connaissent mieux au niveau national ?

L'enjeu est de faire émerger une volonté plus systématique partagée et concertée sur le risque trajet, tant au niveau national pour définir le cadre d'action qu'au niveau local pour pouvoir pérenniser ce type de projets.

Le leadership politique local est un autre problème. A Guingamp, il a été assumé par la communauté de communes, tandis qu'à Saint-Brieuc, plutôt par la CRAM. Pour autant, les CRAM n'ont pas à être porteuses de projets. Par ailleurs, la question du leadership pose également celle des ressources financières. Elle soulève en outre la question du niveau de territoire qui doit être impliqué.

En synthèse, nous devons être au clair sur la question de savoir qui gouverne au niveau de quel territoire, mais aussi qui finance. C'est indispensable à la mise en place d'une réelle démarche de prévention dans un cadre collectif.

La santé au travail a nécessairement toute sa place dans cette logique. En tant que préventeurs, n'oublions pas que nous agissons sur la base d'une évaluation du risque. A ce titre, il est essentiel de nous assurer que l'intermodalité sera gérée et qu'une solution de prévention sera offerte à tous.



▪ Christian PRAT, CRAM Pays de la Loire

Stéphane SEILLER Président du Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel et Directeur du risque professionnel à la CNAMTS m'avait confié, dans le cadre du programme d'action 2006-2009, la mission d'animer un groupe et de proposer des pistes d'action sur la thématique du risque trajet. Les travaux de ce groupe se sont traduits dans les quatre tables rondes de cette journée.

L'heure est venue d'examiner les suites que le Comité peut donner à ces travaux et les propositions qu'il peut d'ores et déjà émettre. C'est l'objet de notre table ronde « Synthèse des travaux et perspectives » animée par Stéphane SEILLER.

▪ Stéphane SEILLER, Président du Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel

Je retiens une **complexité du sujet qui ne doit pas nous arrêter**. Les exemples bretons démontrent que des solutions sont possibles. Cela suppose de faire travailler ensemble des organismes trop souvent éloignés.

Mais donnons la parole aux intervenants de cette table ronde pour qu'ils nous livrent leur vision des débats de cette journée.

- Comment faire mieux prendre en compte les enjeux liés aux temps de transport entre le domicile et le lieu de travail dans les problématiques des aménageurs du territoire et des institutions organisant les transports collectifs ?

- Comment mieux introduire les enjeux de sécurité des travailleurs au cours de leurs trajets dans les problématiques plus générales de la mobilité durable ?

▪ Jean-Michel VINCENT, DRE Ile-de-France

En Ile-de-France, 70 communes sur 1.300 accueillent 70 % de l'emploi régional. Il en résulte nécessairement des trajets domicile travail. Cent millions de kilomètres de route sont parcourus quotidiennement par les Franciliens, dont les deux tiers de trajets domicile travail, les deux tiers étant le fait des habitants de la grande couronne. L'Ile-de-France est certes hyperbolique, mais la situation est analogue dans les autres régions.

Cela me conduit à poser une vérité : **le territoire est structurant, les comportements font le reste**.

En tant qu'aménageur, je parlerai surtout ici des territoires. Et je dresserai deux constats.

- Premièrement, il existe une alliance objective entre la sécurité des déplacements et le Grenelle de l'environnement. En effet, la diminution des gaz à effet de serre implique une diminution des trajets et donc une

amélioration de la sécurité des déplacements. La proportion s'établit à 4 en province et à 2 en Ile-de-France, plus richement dotée en transports en commun.

- Deuxièmement, le point crucial est le référentiel de vitesse et de poids des véhicules. Le véhicule de demain sera un quadricycle à moteur, probablement électrique, d'un poids plus proche de 400 kg que de 1,2 tonne, et roulant davantage sous les 90 km/h qu'au-dessus. Ce que les préventeurs connaissent aujourd'hui avec les deux roues ne sera qu'un début si nous ne nous occupons pas de la maîtrise des vitesses.

Je signale quelques chiffres. La capacité maximale de débit d'une autoroute est atteinte à 70 km/h. Si la vitesse maximale autorisée passait de 110 à 70 km/h en zone urbaine, le bruit diminuerait autant qu'avec la construction d'un mur antibruit à 25 millions d'euros le kilomètre. Pour 25 millions d'euros, les pouvoirs publics pourraient installer quelques panneaux et radars, Venons-en maintenant aux pistes d'action.

1. L'alternative au routier est le transport en commun lourd.

Mais aussi le bus à haut niveau de service sur les infrastructures routières existantes, car nous n'aurons pas les moyens d'installer des voies ferroviaires partout. Par ailleurs, une ligne ne desservant pas une surface, il faut pouvoir organiser le porte-à-porte de bout en bout. Cela implique d'avoir recours au vélo, mais aussi au cyber car (véhicule de cinq à vingt places évoluant sans conducteur à petite vitesse sur une voie banalisée). Ce moyen apporte une solution aux zones d'activités étalées, de densités moindres que la ville et accueillantes des travailleurs aux horaires décalés.

Mais le train demeure le moyen massif et il faudra soigner l'inter modalité autour des gares. A ce propos je vous invite à consulter rapport de Madame Fabienne KELLER sur les gares accessible sur www.gare-ensemble.fr.

2. La construction des logements à côté des emplois. Il serait bon de construire des quartiers de logements dans les zones d'activité. C'est un vrai sujet en Ile-de-France, où 60.000 logements par an seront construits dans les prochaines décennies. En plaçant ces logements près des emplois, nous pourrions reloger, d'ici à vingt ans, un tiers des actifs de la deuxième couronne à proximité des pôles d'emploi.

Pour finir, je porterais un regard extérieur sur les propos de cette journée :

- vous êtes des préventeurs mais, de fait, vous donnez dans le curatif. Pour le dire de manière provocatrice, « le territoire fout le bazar, et c'est vous qui faites le ménage derrière ». Je vous incite à vous mêler de ce qui ne vous regarde pas. Le plan de déplacements des entreprises, cela va de soi. Mais le plan climat territorial issu de la loi Grenelle 2 est un bon sujet : il permet d'approcher le mieux la prévention des problèmes. Toutefois, méfions-nous du goût français pour les plans, qui peuvent devenir « rantanplan »... Il faut des modes d'emploi pour ne pas s'y perdre.

- intéressez-vous plus aux projets concrets. La gare, son inter modalité, les parkings à vélos fermés, les logements à proximité des emplois ; Mais comment ? c'est la question à poser. Il faut penser bassin de vie et bassin d'emploi, ce qui

implique de dépasser les limites administratives existantes pour coller à la réalité économique, sociale et urbaine. Je précise que dépasser ces limites ne signifie pas les ignorer, mais au contraire s'appuyer et soutenir sur ceux qui les gouvernent.

▪ Catherine MERCIER, AFCCI

Je remercie les organisateurs d'avoir associé le réseau consulaire à ces travaux qui nous concernent, nous intéressent et nous préoccupent. Une grande part de notre mission consiste à aider les PME très concernées par ces questions. Concernées et souvent aussi démunies.

Si l'entreprise est souvent définie comme un lieu de production, elle est d'abord un lieu de vie. Au sein d'un territoire, l'entreprise ne se borne pas à consommer des services. Elle structure le territoire où elle est insérée et aborder les questions de sécurité et de mobilité suppose d'adopter un regard macro sur les territoires. L'enjeu est de bien intégrer les bassins d'activités et les entreprises dans un territoire global.

L'accessibilité est cruciale. J'ai été sensible aux propos de Monsieur VINCENT sur le logement. Je rappelle que les chambres de commerce ont longtemps financé le 1 % logement pour permettre de construire des habitations à proximité des entreprises. Nous constatons que la mobilité est multiforme et difficile à canaliser et que les écarts sont très larges entre les lieux de travail et les lieux de vie.

Cette situation atteint un point critique en termes de politiques publiques et de capacité à financer les infrastructures, mais aussi en termes d'acceptation sociale de l'écart entre lieux de travail et lieux de vie. De ce point de vue, l'accidentologie me semble être un symptôme de ce point critique.

Des cadres de politiques publiques sont installés depuis peu, à l'instar du Grenelle. Ils instaurent de nouveaux critères, indicateurs et règles et cette culture du développement durable oblige à repenser les choses.

Le rôle de l'entreprise est de produire, de développer l'activité et souvent de survivre en maintenant les emplois et la ressource économique dans les territoires. Mais les patrons des territoires sont d'abord **les collectivités territoriales et les autorités locales**, presque plus encore que les services de l'Etat.

Ce sont bien les collectivités qui construisent la vision du territoire. Mais les schémas élaborés en amont n'intègrent pas l'ensemble des composantes des territoires en particulier en termes d'accessibilité dans une perspective de long terme. Le versement transport a financé de nombreux tramways s'arrêtant loin des principaux bassins d'activité. L'enjeu est le suivant : trouver des moyens de transport qui desservent à la fois les habitants et les entreprises.

Par ailleurs la façon même de s'organiser et de s'implanter des entreprises est en pleine mutation, en particulier pour les PME. L'époque des PME dispersées semble révolue. Les modèles sont aujourd'hui beaucoup plus densifiés. Les zones d'activités en sont l'illustration la plus visible. D'une manière générale, les entreprises se regroupent sous forme de grappes, de pôles et de réseaux. Ce nouveau modèle économique doit conduire à une réflexion sur les déplacements. L'enjeu est que ces collectifs d'entreprise soient complètement pris en compte dans les schémas de transport.

En conclusion, les chambres de commerce et d'industrie mènent un travail à plusieurs niveaux.

- Le premier est l'appui aux entreprises, sous forme individuelle ou collective, en particulier à travers les PDE.

- Le deuxième est la relation avec l'Etat sur les difficultés des entreprises et des salariés à gérer ces mobilités dans les cadres des territoires. Tout n'est pas faisable tout de suite, mais il faut d'ores et déjà adopter une vision plus globale du territoire.

- **Loïc FREMONT, Communauté de communes de Guingamp**

La réussite de l'action que nous avons menée à Guingamp s'explique par l'intervention de la CRAM ainsi que par la volonté du nouveau Président de Guingamp Communauté de réunir tous les partenaires locaux. Cela s'est traduit par la création d'une commission mixte avec les entreprises et l'action de la CRAM a permis aux différents acteurs de se rencontrer et d'échanger. A l'heure actuelle, nous mettons en place d'une nouvelle signalétique cohérente sur l'ensemble des zones d'activités avec une charte graphique.

- **Jean PECHINOT, FFSA**

Plusieurs éléments essentiels sont à retenir de ce séminaire

- La responsabilité de l'entreprise par rapport aux accidents de trajet. Il est clair qu'il n'y a aucune responsabilité civile, mais nos débats montrent qu'il serait impensable qu'elle soit exclue des discussions.

- Les deux roues. La distinction entre le vélo et les deux roues motorisées est nécessaire. Aujourd'hui dans le « Grenelle du deux roues » toutes les parties concernées se réunissent pour évoquer les risques. A ce sujet dans nos débats la « formation » a été jugée indispensable

Les trajets en deux roues motorisés commencent vers seize ans, alors l'usage de moyen de locomotion commence à quatorze ans, à un moment où l'entreprise n'est pas concernée. Le message concernant un permis de conduire cyclomoteur à point passant par de l'éducation et des contrôles, lancé voilà trois ans par la FFSA sur le risque cyclomoteurs a été repris dans le Grenelle du deux roues. Une formation initiale réduira le risque en entreprise.

- Pour limiter le risque trajet, il suffirait de supprimer les trajets. En France, nous évoluons par grands bouleversements. A ce titre, l'équipement des salariés pour le télétravail est un réel facteur de réduction du risque trajet. De même la hausse du prix du pétrole a permis de prendre conscience de la possibilité d'abandonner son véhicule.

- Enfin la Directrice du CHU de Bordeaux a indiqué que les personnes sortant d'une hospitalisation pour traumatisme crânien subissaient un test d'aptitude à la conduite. Mais, en droit, une personne handicapée à la suite d'un accident dispose toujours de son permis de conduire. Il y a sans doute là une piste d'action.

▪ Mathias TOURNE, MSA

Je retiendrai quelques mots de cette journée : **une approche globale, multi partenariale et participative par territoire**. En effet, toutes les actions présentées aujourd'hui ont suivi cette démarche. Ces approches sont importantes pour nous, MSA, car nous n'avons pas encore exploré en détail le risque trajet.

Des zones d'ombre demeurent sur les TPE isolées, concernant la MSA. En la matière, les axes de prévention paraissent pour l'instant obscurs.

Pour la suite des travaux du Comité de pilotage, il pourrait être intéressant de prendre l'exemple de ce qui a été réalisé au sein du groupe commun de concertation sur les véhicules utilitaires légers, et de remettre en place un **groupe commun sur la notion d'accident de trajet**. Cela permettrait à l'ensemble des acteurs de partager un diagnostic et constituerait une bonne prolongation des travaux de cette journée.

▪ Nadim FARES, CNRACL

Tout au long de cette journée, nous avons entendu parler du rôle des pouvoirs publics en tant qu'aménageurs.

▪ Ils n'ont pourtant pas été évoqués en tant qu'employeurs alors qu'ils sont les plus gros employeurs dans nos régions. Le Comité de pilotage doit rappeler à l'employeur public non seulement son rôle d'aménageur, mais encore sa responsabilité de mettre en place des plans de prévention du risque trajet auquel ses agents sont exposés.

▪ 98 % des collectivités territoriales prenant des décisions sur l'aménagement comptent moins de 50 agents et dépendent d'un centre de gestion. Cela interpelle sur le rôle des centres de gestion qui, dotés d'une compétence de prévention au sein de leurs équipes, peuvent constituer un appui, avec les CRAM, pour des projets de ce type.

▪ Il est exclu de considérer le risque trajet isolément. Il faut tenir compte de la conduite addictive et de la somnolence, mais aussi d'un autre sujet majeur : l'état de santé du conducteur. Ce thème devrait, à mon sens, interpeller le Comité de pilotage.

▪ Michel VILBOIS, Délégation interministérielle à la Sécurité routière

Plusieurs points issus de nos débats :

1. La sécurité routière s'inscrit à la fois dans le long et court terme. : D'un côté, nous sommes parties prenantes des logiques de développement durable, du Grenelle et des réflexions d'aménagement à horizon de 5 à 50 ans. D'un autre côté, nous avons un objectif immédiat de réduction des treize morts par jour sur la route. Premier message : n'oublions pas que le temps court joue contre nous.

2. Nos débats ont noté que les finances publiques arrivent à épuisement des capacités. Nous ne pourrions pas développer à l'extrême les transports collectifs, et des personnes de plus en plus nombreuses continueront

d'utiliser leur véhicule individuel. La forte exposition au risque des salariés en horaires décalés, en intérim et précaires, ainsi que des jeunes en formation est impressionnante et ce n'est pas le public des entreprises déjà sensibilisées.

3. Les outils que nous mettons en place et qui déboucheront demain sur un plan de réduction des risques routiers professionnels doivent avoir des objectifs clairs. Pour la sécurité routière, ce sont des objectifs de réduction de l'accidentalité. Ce thème est pour nous l'alpha et l'oméga.

4. Il faut intégrer le risque trajet dans la gestion globale du risque entreprise. Nous avons parlé des horaires, de la qualité des infrastructures et du comportement des personnes, y compris en matière d'addiction. C'est donc bien une gestion d'un risque global et même si l'entreprise n'est pas juridiquement responsable, elle ne peut s'exonérer du souci de son salarié lorsqu'il est sur son trajet. **Pour chaque PDE on doit se poser la question du report modal vers les modes doux de type vélo ou transports en commun.** Si tel n'était pas le cas, nous passerions à côté de l'objectif.

5. Un autre point est la nécessaire motivation des entreprises. Il faut saluer le rôle d'acteur, de prospecteur et de préventeur des CRAM. **La question est maintenant de savoir comment motiver les TPE.** Les pouvoirs publics disposent de toute une batterie d'outils mais il faudrait éviter une obligation réglementaire.

6. Les grandes entreprises s'engagent dans la voie des formations complémentaires. C'est **une bonne démarche qui peut intégrer l'offre de formation aux salariés reprennent la moto après 10 ans de non pratique.** Elles s'engagent aussi sur le thème des équipements de sécurité complémentaires qu'elles offrent ou dont elles incitent le port.

7. Il faut travailler au local. En effet, la totalité du risque trajet n'est pas couverte à travers les seuls salariés des entreprises. Le risque concerne aussi les établissements scolaires ou autre types. **On peut intégrer dans les programmes locaux une gestion du risque dépassant le seul cadre des zones d'activités d'entreprises.**

8. Enfin, il faut des porteurs de projet. **L'Etat, la DISR et la CNAM, pourraient réserver un budget pour les chambres de commerce ou d'autres organismes qui constituent un relais naturel vers les entreprises pour les aider à mener des actions de sensibilisation, de montage de ces projets.**

- Stéphane SEILLER, Président du Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel

Les assureurs des accidents de travail, des maladies professionnelles et des accidents de trajet, sont concernés par les sinistres enregistrés tous les jours. Ces personnes blessées occasionnent des dépenses dont il faut assurer le financement.

Maîtriser et prévenir ces accidents est donc un enjeu collectif et urgent.

Les progrès fait par les entreprises en matière d'accidents routiers de leurs salariés en mission ne sont pas concomitants aux progrès en matière d'accidents de trajet. Nous avons donc eu raison d'organiser cette journée de travail sur le risque trajet.

Les entreprises ne sont pas juridiquement responsables du risque trajet et ne peuvent pas maîtriser ce risque à elles seules. Cependant, celles qui s'en occupent font œuvre utile non seulement pour la collectivité, mais aussi pour leur développement propre.

Par ailleurs, les instruments des politiques de sécurité routière ne suffisent pas pour maîtriser ce risque. Notre journée démontre que d'autres enjeux et d'autres acteurs doivent être pris en compte.

Monsieur VINCENT nous incitait à nous mêler de ce qui ne nous regarde pas. C'est ce que nous avons fait aujourd'hui et nous continuerons.

C'est le défi du comité de pilotage de faire travailler ensemble des acteurs différents sur des problématiques complexes.

Les exemples présentés aujourd'hui prouvent que des actions locales avec les acteurs qui comptent à l'échelle du territoire font évoluer les situations. Ainsi, nous avons demandé à l'ensemble des caisses régionales de notre réseau d'être, pour 2009-2012, à l'initiative d'opérations comme celle des Côtes-d'Armor.

D'autres sujets ont été évoqués, le covoiturage, l'usage des deux roues ; sujet très investi par l'Etat et pour lequel le risque trajet sera pris en compte.

A titre de piste nous préconisons

- **La réalisation d'un document** récapitulant l'ensemble de nos travaux. Ce « livre blanc » reprendra le modèle du guide réalisé voilà trois ans sur le véhicule utilitaire léger, avec une série de propositions.

- **La réunion des différents acteurs** dans un groupe qui prolongera la réflexion sur la prise en compte du risque trajet dans les autres politiques. Les caisses régionales et la Caisse nationale ont acquis la conviction que le risque trajet ne peut s'appréhender sans d'autres acteurs. Les organismes réunis aujourd'hui ont incontestablement leur mot à dire sur la prévention de ce risque.

- Nous sommes un assureur et nous devons nous préoccuper du long terme même si nous avons les yeux rivés sur les accidents au jour le jour. Nous devons dégager du temps et des moyens pour des approches nous permettant de préparer l'avenir. **Tel est le rôle du Comité de pilotage.**

Pour conclure, j'adresse mes remerciements à l'ensemble des participants ainsi qu'à celles et ceux qui ont travaillé à l'organisation pratique de cette journée. Merci aux caisses régionales et notamment à Christian PRAT.

Grâce aux travaux menés aujourd'hui, nous allons pouvoir diffuser notre vision du risque trajet : il est possible d'agir même si les responsabilités sont diverses et diluées. **La condition est de s'y prendre, comme d'habitude pour le comité de pilotage, de manière collective, avec le souci du concret, du terrain et du résultat.**