



**Prévenir le risque routier professionnel**

**Comité de Pilotage**

**pour la prévention du risque routier professionnel**

**MIEUX PREVENIR LES ACCIDENTS DE TRAJET**

**Un enjeu de santé au travail et de mobilité durable**

**Paris  
09 octobre 2009**

*Les accidents mortels routiers de trajet entre le domicile et le lieu de travail représentent plus du tiers des accidents mortels pris en charge par la Branche AT/MP et une part non négligeable des victimes de la route. Malgré une diminution pendant plusieurs années du nombre d'accidents de trajet, le poids social et économique de ces accidents reste important et constitue un enjeu essentiel pour la sécurité routière et la santé et sécurité au travail.*

*Le Comité de pilotage pour la Prévention du risque routier professionnel, organe consultatif et de propositions qui réunit les Pouvoirs Publics et l'ensemble des régimes de Sécurité Sociale a fait de la prévention du risque trajet une priorité de son programme d'action 2006-2009. Dans ce cadre a été décidée l'organisation de cette Table ronde réunissant tous les acteurs concernés.*

*Cette table ronde visera à explorer notamment les convergences et les synergies possibles entre les politiques de prévention du risque trajet et les politiques de mobilité durable mises en place à travers les plans de déplacements urbains (PDU) et les Plans de déplacements d'entreprise (PDE).*

*Son objectif essentiel est d'apporter des éléments d'analyse sur le risque trajet compte tenu des évolutions de la mobilité domicile-travail, d'établir un bilan des politiques de prévention développées dans les entreprises et enfin de faire des propositions pour la prévention de ce risque.*

## PROGRAMME

**9h 15**      **ACCUEIL**

**10 h**        **OUVERTURE**

Mme Merli déléguée interministérielle à la sécurité routière

**10h 15**      **1. Risque trajet : l'état des lieux**

Statistiques, facteurs structurels et déterminants socio-professionnels du risque

**Avec :**

Thierry Fassenot et Pascal Jacquetin	CNAMTS
Louis Fernique	ONSIR
Mireille Chiron	INRETS
Mathias Tourne	MSA
Daphnée Boret	DRE Ile de France
Arnaud de Broca	FNATH

**11h 15**      **2. Politique de prévention du risque trajet dans les entreprises**

Mise en œuvre par les entreprises du code de bonnes pratiques (28/01/2004)  
Bilan et évolutions possibles

**Avec**

Sandrine Paradis	CRAM Aquitaine
Laurent Schu	SNECMA
Jean Michel Cueney	STRACEL
Dimitri Daheron	SODEBO
Hervé Gicquel	CLUB 14
Philippe Vogin	RENAULT

**12h15**      **3.Prévention du risque trajet et plans de déplacement d'entreprise**

Quelles convergences possibles, entre les politiques de santé et sécurité au travail et les politiques de mobilité durable ?

**Avec**

Hélène Demonsant	CRAM Sud Est
Jean Marc Girod	THALES
Christine Fabre	GIHVA
Tania Desfossez	CCI Strasbourg
Chantal Lachenaye-Llanas	CHU Bordeaux
Benoit Hiron	CERTU

**13h15**      **DEJEUNER**

**14h30**      **4. La prévention du risque trajet dans les zones d'activités**

Une mobilisation conjointe entre les entreprises et les acteurs du territoire pour développer une démarche de prévention du risque trajet

<b><u>Avec</u></b>	Thierry Palka	CRAM Bretagne
	Loïc Fremond	Communauté de commune de Guingamp
	Didier Le Maux	Conseil général des Côtes d'Armor
	Claude Georgelin	STALAVEN
	Séverine Thomas	ADECCO
	Jean Claude Robert	PSRE
	Thierry Fassenot	CNAMTS

**15h30**      **5. Synthèse des travaux et perspectives**

<b><u>Avec</u></b>	Stéphane Seiller	Président du comité de pilotage
	Jean Michel Vincent	DRE Ile de France
	Loïc Fremond	Communauté de commune de Guingamp
	Jean Pechinot	FFSA
	Catherine Mercier	AFCCI
	Michel Vilbois	DISR
	Nadim fares	CNRACL

**L'animation de cette table ronde est assurée par Christian Prat, Ingénieur Conseil Régional de la CRAM des Pays de la Loire et Bertrand Sesé, consultant**

## **1. Risque trajet, l'état des lieux**

Les accidents mortels routiers de trajet représentent plus du tiers des accidents mortels du travail pris en charge par le Régime Général et une part importante des victimes de la route :

Un certain nombre de facteurs peuvent influencer sur la fréquence et la gravité des accidents routiers de trajet, sans qu'il soit possible d'en déterminer facilement le poids statistique.

L'accroissement des temps et des distances de déplacement domicile/travail lié à l'étalement urbain et à la dispersion des activités économique est un facteur de risque. Une étude de l'INSEE en 2001 montrait que la distance entre le lieu d'habitation et le lieu de travail s'accroissait régulièrement. Cinq ans plus tard, cette tendance non seulement s'est poursuivie, mais s'est accélérée, induisant pour les salariés une augmentation mécanique de l'exposition au risque.

L'aménagement des territoires, sa gestion et également les évolutions de l'emploi et de l'organisation du travail sont en cause.

A ces facteurs s'ajoutent souvent, pour beaucoup de salariés, les difficultés de mobilité résidentielle.

### **La politique de prévention**

Les accidents de trajet sont pris en charge au titre des accidents du travail par les différents régimes de sécurité sociale. Le Régime Général a un système d'incitation financière (les ristournes trajet) encourageant la mise en place de mesure de prévention (création de restaurants d'entreprise, aménagement des accès, circulation et stationnement sur le site ...).

Un code de bonnes pratiques pour la prévention du risque trajet a été défini par le Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel et voté par les partenaires sociaux du Régime Général en 2004.

Il préconise deux types de mesures :

des mesures d'évitement ou de réduction du risque en favorisant le recours aux transports en commun,

des mesures pour permettre aux salariés de conduire dans des conditions plus sûres (information, sensibilisation, formation, entretien du véhicule...)

Cinq ans plus tard, il paraît nécessaire de faire un bilan de cette politique et sans doute de l'actualiser.

## **2. La politique de prévention du risque trajet dans les entreprises**

Le « retour d'expériences » d'une centaine d'entreprises qui ont réalisé des actions de prévention du risque trajet montre que leur motivation à agir est souvent liée :

à la sécurité de leurs salariés (suite à un accident ou à la perception d'un risque)

à leur mobilité (accessibilité/attractivité de l'entreprise compte tenu de son implantation sur le territoire).

Sur le terrain, certaines entreprises vont souvent au-delà de la stricte application du code de bonnes pratiques en innovant dans les solutions mises en œuvre.

### ***1. Réduction de l'exposition au risque trajet en limitant les déplacements des salariés.***

L'existence d'un restaurant d'entreprise, la création d'une crèche ou la mise à disposition de services proposés par des prestataires aux personnels limitent la nécessité des déplacements ; Adaptation des horaires de travail, assouplissement des contraintes horaires. Certaines entreprises, des administrations recourent au télétravail en permettant à leurs salariés de travailler chez eux deux à quatre jours par semaines.

### ***2. Préférence donnée aux moyens de transport collectifs sur les moyens de transport individuels.***

Les systèmes de transports collectifs organisés ou financés par l'entreprise, ou l'incitation à utiliser les transports publics, sont de bons moyens de réduire le risque pour les salariés. Dans le cadre des PDE, ou hors de ce cadre, les entreprises font des démarches auprès de gestionnaires de transport collectifs pour adapter l'offre aux besoins des personnels. La prise en charge financière des dépenses des salariés en transport collectifs est une incitation à l'usage de ce mode de transport. D'autres modalités de transports collectifs sont envisagés souvent dans le cadre des PDE (transports à la demande, co-voiturage).

### ***3. Aménagement des infrastructures***

Les entreprises interviennent sur l'aménagement des accès à l'entreprise, sur le balisage, l'éclairage, l'organisation de la circulation interne, la mise à disposition de parkings en nombre suffisant. Des accords sont recherchés avec les autorités gestionnaires, dans une zone

d'activité ou sur un itinéraire d'accès à l'entreprise, lorsque des aménagements d'infrastructures dans l'espace public apparaissent nécessaires.

#### ***4. Incitation des salariés à veiller au bon état de leur véhicule.***

Les entreprises mettent fréquemment en place des mesures pour inciter les salariés à veiller au bon état de leur véhicule (vérification de l'état des véhicules, de l'éclairage, les pneumatiques ...). Plus rarement, elles mettent à disposition des salariés un garage interne ou une flotte d'entreprise pour les déplacements trajet.

#### ***5. Information, formation et sensibilisation des salariés***

Les entreprises fournissent souvent une information sur les conditions de circulation et les conditions météo et les travaux en cours sur le réseau routier local, qui permettent aux salariés de mieux préparer et mieux gérer leurs trajets, ce qui est facteur d'accroissement de leur sécurité. La mise à disposition d'un plan précis des accès à l'entreprise est également un bon moyen d'aide au trajet. Certaines entreprises réalisent des actions de formation ciblées vers des populations plus exposées (les nouveaux embauchés, les conducteurs de deux-roues motorisé) et organisent des campagnes de sensibilisation.

### **3. prévention du risque trajet et plans de déplacement d'entreprise, quelles convergences ?**

Ces dernières années, les politiques publiques visant à restreindre l'usage de la voiture se sont amplifiées. Obligation légale depuis 1996 (loi sur l'air), la politique de réduction de la circulation automobile en ville se traduit dans les collectivités par l'obligation de mettre en place des Plans de Déplacements Urbains (PDU) pour favoriser d'autres modes de déplacement que la voiture et par des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) pour limiter l'usage de la voiture induit par l'activité économique.

Les politiques de mobilité durable qui visent, entre autres, à limiter l'usage du véhicule motorisé par le recours à des transports collectifs ou des modes de déplacements alternatifs rejoignent les préoccupations de prévention du risque routier professionnel. Ce changement de contexte crée des opportunités mais pose aussi des questions nouvelles pour la prévention du risque trajet.

Des mesures environnementales qui réduisent l'usage de la voiture et favorisent d'autres modes de transports peuvent être bénéfiques pour réduire le risque trajet. Mais elles peuvent aussi induire des effets négatifs non voulus, tels que des transferts vers des modes de déplacement plus accidentogènes et pénaliser des salariés contraints de se déplacer avec un moyen de transport individuel (développement du deux-roues motorisé compte tenu des restrictions à l'usage de la voiture, question de l'usage en sécurité du vélo).

La question du risque trajet, qui est le premier risque d'accident mortel lié au travail, ne peut plus être séparée de la problématique de la mobilité urbaine durable. Cette problématique peut être un levier considérable pour mobiliser les entreprises. Avec, au centre de ces débats, de nouveaux acteurs, (les collectivités territoriales aujourd'hui maîtres d'ouvrage de la mobilité, les Autorités Organisatrices de Transports, les CCI, l'ADEME...).

Dans ce débat sur les nouveaux enjeux de la mobilité, le « risque routier professionnel » apporte le point de vue des entreprises, des salariés et la prise en compte des questions de santé et sécurité au travail. Aujourd'hui se pose la question de la convergence possible de deux politiques publiques, concernant l'une la mobilité durable et l'autre la prévention du risque trajet.

## **4. la prévention du risque trajet dans les zones d'activité économique**

La localisation croissante de l'emploi dans les zones d'activité spécialisées (artisanales, commerciales, industrielles, technopoles, activités de service, zones portuaires, aéroportuaires, logistiques...), souvent éloignées des centres villes, ont un impact important sur les déplacements domicile/ travail des salariés. Inégalement desservis par les transports collectifs, l'accès à ces zones d'activité implique souvent pour les salariés l'usage d'un véhicule personnel. L'orientation à l'intérieur de la zone est souvent complexe, la circulation parfois difficile avec des flux de salariés, de visiteurs, de marchandises. Lorsque la zone est ancienne, les infrastructures, la signalisation peuvent être déficients.... L'absence de services proches (commerces, restauration...) accroît la nécessité de se déplacer.

Une évaluation des risques et la mise en place des mesures de prévention, menées de façon collective à l'échelle de la zone d'activité, peuvent améliorer sensiblement la sécurité des déplacements pendulaires (identification des besoins des salariés et des zones à risque, amélioration de la desserte en transports collectifs, amélioration de l'information sur l'offre de transport, adaptation des horaires de travail, création d'une restauration inter-entreprise, mise en place de transports à la demande, promotion du co-voiturage, sécurisation des infrastructures, amélioration de la signalisation, de l'éclairage etc...).

Pour mettre en œuvre ce type de mesures, il est indispensable de mener une action collective en rapprochant les acteurs locaux, collectivités, autorités organisatrices des transports et aménageurs d'une part, et les entreprises de la zone d'autre part. Analyse des risques, confrontation des enjeux et recherche des solutions adaptées deviennent possibles, lorsque ces acteurs travaillent ensemble.

L'action sera d'autant plus efficace si elle est préventive et non pas correctrice. Dans une zone d'activité nouvelle, il est souhaitable que la question des déplacements des salariés soit prise en compte très en amont, dans la phase de conception de l'aménagement. Cela suppose une cohérence et une articulation entre territoire de l'activité économique, bassin d'emploi et logements. Réduire le risque trajet et favoriser une mobilité en sécurité supposent d'avoir intégrées dès l'aménagement les questions de l'accessibilité pour les salariés, de la

desserte par les transports en commun, des flux de circulation internes à la zone, de l'offre de services collectifs etc.

Les préventeurs du risque professionnels ont un rôle à jouer auprès des décideurs locaux et des aménageurs pour la prise en compte du risque trajet dès la phase de conception des zones d'activité. Une telle démarche inscrit l'enjeu santé et sécurité au travail dans une perspective de mobilité et de développement durable.