



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

COMITÉ DES EXPERTS

RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

SOU MIS A LA SEANCE PLENIERE DU CNSR DU 03/02/2021

Version définitive du 18/01/2021

Rédacteur : Thierry FASSENOT à titre d'expert du CNSR - mandat 2017/2019

Contributeurs pour le Comité des experts (mandat 2020-2022 et 2017-2019)

Pierre Castaing, Gilles Duchamp, Marie-Axelle Granié, Benoit Hiron, Sylviane Lafont, Emmanuel Lagarde, Marine Millot, Hélène Tattegrain, Manuelle Salathé, Eric Violette.

Résumé exécutif

Un état des lieux de la sinistralité routière, des pratiques de déplacement et de leur évolution dans le cadre professionnel montre qu'une mobilité bien maîtrisée par les entreprises constitue un facteur contributif de leur performance globale.

Cela suppose de bien caractériser tous les aspects de la mobilité générée par l'entreprise et d'en mesurer les impacts positifs et négatifs pour agir sur leurs causes. Aujourd'hui, cette démarche vertueuse n'est souvent mise en œuvre que partiellement dans l'entreprise. Le déplacement dans le cadre professionnel reste trop souvent une activité peu visible et ses conséquences sont encore peu évaluées ou même sous-estimées par le monde professionnel.

Parmi les impacts négatifs, la sinistralité routière est caractérisée par des accidents graves et mortels faisant du risque routier professionnel la première cause de mortalité en lien avec le travail. La réduction de ce risque est un enjeu important pour les entreprises. L'accident routier en mission est un accident du travail, l'accident routier survenu lors d'un trajet domicile-travail est reconnu et indemnisé au titre des accidents du travail. Même s'il n'existe pas de lien de subordination entre l'employeur et son collaborateur lors des trajets domicile-travail, ils sont des sources de stress, de fatigue et de sinistralité et peuvent avoir des conséquences négatives importantes pour l'entreprise.

Les risques routiers professionnels se situent à la croisée des politiques publiques de Santé au Travail et de Sécurité routière. Leur prévention suppose une approche adaptée, tenant compte du contexte professionnel, de la connaissance de l'activité des entreprises et de l'évaluation des risques qui en découle. La prévention doit viser les déterminants professionnels du risque routier qui résident souvent en amont du déplacement, dans l'organisation du travail.

Basée sur cette analyse et s'appuyant sur les statistiques à disposition, cette note recommande la mise en œuvre de mesures de prévention primaires et secondaires du risque, spécifiques à l'environnement de l'entreprise et adaptées aux activités professionnelles concernées.

Destinées à obtenir l'engagement de toutes les parties prenantes, ces recommandations sont à envisager en concertation et en complément de celles portées par la sécurité routière qui elles, visent le citoyen conducteur. Le plan d'actions qui en découle concerne tant les entreprises que les autres acteurs, assureurs, relais, partenaires, constructeurs, prestataires ; sa mise en œuvre vise les publics directement concernés par ce risque : employeurs et collaborateurs, en incluant également et le plus tôt possible, les nouveaux entrants dans le monde du travail (apprentis, stagiaires...), très exposés au risque routier.

Pour faciliter la sensibilisation et la mobilisation des entreprises, et pour produire les effets attendus, le déploiement doit être construit dans la durée et de manière concertée entre le monde professionnel (employeurs et travailleurs), l'État dans ses composantes plurielles, les collectivités territoriales et toutes les parties prenantes agissant dans le cadre professionnel et notamment :

- Ministères en charge du travail, de la santé, de la transition écologique et des transports, de l'intérieur, de l'éducation nationale, du développement économique et des finances...
- Collectivités territoriales aux différents niveaux de compétence et d'intervention sur le territoire et les transports, Autorités organisatrices de la mobilité, chambres de commerce...
- Assureurs sociaux, représentants employeurs et salariés des branches professionnelles, services de Santé au travail, acteurs de la prévention des risques professionnels et de la santé au travail...
- Organismes complémentaires (santé, prévoyance...), assureurs, constructeurs automobiles, loueurs de véhicules, prestataires de gestion de flotte en entreprise...

Un signal fort doit être donné par l'instauration d'une politique nationale portée par l'État et les parties prenantes, pour fixer les objectifs, favoriser l'engagement du monde professionnel et la concertation avec les partenaires sociaux des branches.

La mise en œuvre de mesures ambitieuses et concrètes, accompagnées de la pédagogie nécessaire et s'inscrivant dans le contexte socio-économique, doit répondre à l'objectif d'amélioration de la performance globale des entreprises.

Les recommandations proposées s'établissent ainsi sur 4 axes majeurs de mise en œuvre :

- Une politique de mobilité sûre et durable portée par l'État et les parties prenantes
- Un socle réglementaire visant le traitement du risque en mission pour les plus concernés
- Une approche globale de la mobilité pour englober la prévention du risque trajet domicile-travail
- Une politique d'incitation forte, portée par toutes les parties prenantes et tournée vers les entreprises pour accélérer le déploiement de plans de « mobilité sûre et durable ».

Recommandations

La logique de présentation de ces 4 axes s'appuie sur la chronologie envisageable, bien que certaines actions, notamment celles de l'axe 4, puissent être lancées plus tôt ou s'établir en plusieurs phases.

Axe 1 : Instaurer le cadre pluriel nécessaire à la gouvernance et au déploiement d'actions concertées

R1.1 - Installer un comité national pour bâtir une **politique commune dans le champ de la mobilité** intégrant santé au travail, sécurité routière et environnement.

Comité multipartite composé de l'État dans ses composantes plurielles, des collectivités territoriales, des assureurs sociaux et d'une représentation des partenaires sociaux, employeurs et travailleurs.

R1.2 - Confier au comité national la mission d'élaborer et de mettre en place une **politique de mobilité sûre et durable**, dont les objectifs concertés avec les parties prenantes contribuent à :

- **assurer l'appropriation par le monde professionnel** des enjeux de la prévention des risques routiers,
- **développer la prise de conscience des bénéfices pour l'entreprise** d'une approche globale de la mobilité incluant tous les déplacements générés et leurs conséquences,
- **inciter les entreprises** à mettre en œuvre des **plans de mobilité sûre et durable** intégrant notamment la prévention des risques lors des déplacements en mission et des trajets domicile-travail.

R1.3 - Déployer une première phase de communication vers le monde professionnel axée sur les enjeux de la prévention du risque routier et l'illustration concrète des bénéfices pour l'entreprise d'une approche adaptée, répondant à l'analyse de son activité et questionnant plus globalement les déplacements.

Axe 2 : Accentuer la prévention du risque en mission par le renforcement des exigences réglementaires pour les entreprises les plus concernées

R2.1 - Imposer à l'employeur de mettre à la disposition des salariés un document de référence intitulé « **politique de déplacement en mission** » répondant à l'obligation d'évaluation du risque professionnel routier et devenant **partie intégrante du document unique** d'évaluation des risques.

R2.2 - Rendre obligatoire une **clause spécifique « déplacements en mission » dans les contrats de travail qui le justifient.**

R2.3 - Intégrer une **clause spécifique « risque routier en mission » pour les entreprises soumises à l'obligation d'un règlement intérieur et concernées par le risque en mission.**

Axe 3 : Aborder la prévention du risque trajet domicile-travail par une approche globale de la mobilité

R3.1 - Au sein du comité national, élaborer et formaliser les exigences et le contenu type d'une **politique globale de mobilité sûre et durable d'entreprise** intégrant la prévention des **risques mission et trajet domicile-travail**

R3.2 - Transformer le Plan de Mobilité en un outil plus incitatif pour les entreprises et répondant clairement aux enjeux environnementaux, économiques, sanitaires et sociaux, le **Plan de Mobilité Sûre et Durable.**

R3.3 - Lancer une **campagne de communication** et d'engagement portée au plan national et au plan local pour mobiliser les entreprises sur le thème « **repenser ses déplacements** » en réponse aux enjeux sociétaux afin de favoriser l'éclosion des plans de mobilité sûre et durable.

Axe 4 : Déployer une politique d'incitation forte, portée par toutes les parties prenantes pour des plans de « mobilité sûre et durable »

R4.1 - Développer des **politiques de maîtrise de la mobilité adaptées aux métiers**, en incitant les acteurs clés dans les **branches professionnelles** à **développer l'accompagnement et les outils nécessaires à l'engagement des entreprises**.

R4.2 - **Obtenir l'engagement de tous les acteurs clés de la mobilité** (notamment collectivités, autorités organisatrices, assureurs, constructeurs, loueurs, gestionnaires de flotte, consultants en mobilité...) à intégrer à leur offre et à promouvoir, les aspects « sûrs et durables » des plans de mobilité.

R4.3 - Pour assurer la mise en œuvre effective dans les entreprises des plans de mobilité sûre et durable, **déployer une stratégie de mobilisation et d'accompagnement des entreprises s'appuyant sur une offre d'incitations financières pertinentes**, adaptées et portées en complémentarité par toutes les parties prenantes.

Sommaire

1. L'entreprise et la route	7
1.1 La mobilité, activité essentielle aux entreprises	7
1.2 Les effets de la mobilité dans le cadre professionnel.....	8
1.3 Les enjeux.....	8
1.4 Accidents du travail, des chiffres inquiétants	10
1.5 La prévention dans le cadre professionnel, un levier important pour la sécurité routière	12
2. Comprendre les spécificités du risque routier professionnel pour mieux agir	13
2.1 Un risque professionnel insuffisamment documenté.....	13
2.2 Approfondir les enjeux de la prévention du risque routier professionnel	15
2.3 Identifier les secteurs professionnels les plus concernés.....	16
2.4 Elaborer un tableau de bord pour guider l'action	17
3. Capitaliser l'existant, adapter les préconisations aux spécificités des cibles prioritaires.....	19
4. Plan d'action proposé	22
4.1 S'appuyer sur un contexte porteur et mettre en œuvre des actions concertées :.....	22
4.2 Sensibiliser, mobiliser et inciter le monde professionnel	23
4.2.1 Les mesures doivent être initiées rapidement pour :.....	23
4.2.2 Prévoir des mesures spécifiques pour les professionnels de la route :.....	25
4.2.3 Prévoir des mesures relatives à l'acquisition et à l'exploitation de véhicules utilitaires légers plus sûrs :.....	26
4.2.4 Prévoir des mesures d'ordre général :.....	26
5. Recommandations.....	27

1. L'entreprise et la route

1.1 La mobilité, activité essentielle aux entreprises

Au-delà des professionnels du transport souvent appelés PROFESSIONNELS DE LA ROUTE, de nombreux collaborateurs se déplacent très régulièrement sur l'espace public qu'est la route, et, pour certains, quotidiennement afin de réaliser leur activité professionnelle en dehors de leur entreprise.

Pour ces PROFESSIONNELS SUR LA ROUTE, le métier n'est pas de transporter et de livrer mais de vendre, de réparer, de construire, de diriger, d'encadrer, ou de plus en plus fréquemment, d'apporter un service directement chez le client qu'il soit une entreprise ou un particulier. Ainsi dans de nombreux secteurs d'activité, les métiers deviennent de moins en moins sédentaires et on observe qu'une part croissante de l'activité de travail est consacrée à ces déplacements qualifiés de déplacements en mission.

Les impacts positifs de cette mobilité pour l'entreprise et plus généralement pour la société sont nombreux et de plusieurs ordres et notamment :

- Réduction des délais de livraison,
- Réduction des stocks,
- Accès à de nouveaux marchés,
- Réduction globale des coûts,
- Qualité du service client,
- Désenclavement et accessibilité accrue de certaines zones géographiques.

Devenue composante essentielle de l'activité et de la performance économique des entreprises, intégrée à la pratique professionnelle quotidienne, la mobilité, au sens des déplacements, reste cependant peu visible dans l'organisation du travail mise en place quand le cœur de métier de l'entreprise n'est pas le transport.

Pour un grand nombre d'entreprises concernées, il est encore difficile de caractériser ces déplacements. Les moyens et les indicateurs utilisés pour mesurer la performance de l'entreprise se limitent souvent au volet économique et n'incluent pas ou très peu l'activité de déplacement en mission, pourtant contributive de la performance (par ex. indicateurs se réduisant à rendre compte de la gestion financière du parc de véhicules). L'expertise de l'entreprise réside dans son cœur de métier. Les principes de management et les procédures mises en place s'y rapportent directement et ne tiennent pas suffisamment compte de l'activité de mobilité. En conséquence, les risques qui découlent de ces déplacements en mission sont bien souvent méconnus ou sous-estimés.

A ces déplacements en mission, il convient d'ajouter un autre type de déplacement routier dans le cadre professionnel, le trajet domicile-travail. Il concerne l'ensemble de la population au travail et des facteurs très divers contribuent à accroître les risques encourus, entre autres :

- les évolutions actuelles de l'activité de travail et de son organisation (durée de la journée de travail, multiplication des interventions, morcellement des tâches, horaires décalés, horaires coupés, multi employeurs...),
- la localisation croissante des activités économiques en zone péri-urbaine,
- parfois la faible adéquation avec l'offre de transport,
- la dispersion des lieux d'habitat,
- mais aussi la faible mobilité résidentielle des collaborateurs.

Bien souvent perçus comme des déplacements purement personnels sur lesquels les entreprises ont peu de prise, les trajets domicile-travail font globalement l'objet d'une attention limitée portée essentiellement par certaines grandes entreprises et souvent dans des contextes géographiques très urbanisés.

Cependant, la mise en regard des conditions des déplacements trajet domicile-travail avec les modes d'organisation du travail permet de constater l'impact important de ces derniers sur les risques encourus par les collaborateurs d'entreprises lors de ces déplacements et notamment dans les cas suivants :

- Contraintes horaires de prise de poste en processus continu,
- Horaires coupés,
- Multi-employeurs,
- Emplois précaires ou particulièrement exposés (intérimaires, apprentis, stagiaires par exemple).

Réciproquement, les conditions de réalisation des trajets domicile-travail peuvent générer fatigue et stress et avoir un impact sur les conditions de réalisation d'un travail sédentaire a priori indépendant des déplacements.

Ainsi, même si le lien de subordination n'existe pas dans le cadre du déplacement domicile-travail (à la différence du déplacement en mission), la prévention de ces risques constitue un enjeu pour l'entreprise qui possède certains leviers d'action, en concertation avec les publics concernés.

1.2 Les effets de la mobilité dans le cadre professionnel

La mobilité dans le cadre professionnel (au sens des déplacements) n'a pas que des impacts positifs pour l'entreprise. Les risques encourus dans ce contexte se concrétisent par des accidents matériels mais également par une **sinistralité corporelle grave pour les entreprises**.

A ces accidents s'ajoutent **d'autres effets négatifs** de la mobilité touchant les collaborateurs concernés directement pendant leurs déplacements ou indirectement dans leur cœur de métier.

Globalement, les conséquences pour l'entreprise et ses collaborateurs sont de plusieurs ordres :

- Coût du transport ou de l'ensemble des déplacements (en budget et en temps),
- Perte de temps du fait de la congestion (pour les employés mais aussi pour les marchandises lors de livraison...) et perturbations dans l'organisation du travail,
- Coûts directs des accidents matériels et corporels,
- Coûts indirects liés à ces accidents (casse matérielle des produits transportés, assurances, réorganisation, image de l'entreprise...),
- Perte de qualité ou de productivité liée à l'augmentation de la fatigue et du stress générés par les déplacements,
- Maladies professionnelles (troubles musculo-squelettiques, lombalgies chroniques) liées aux activités annexes au déplacement (chargement déchargement...) ou aux vibrations (conduite),
- Stress, fatigue liés à une tâche de conduite mobilisant de nombreuses ressources et pouvant occuper une grande partie du temps,
- Insatisfaction au travail,
- Absence du personnel (arrêts de travail...),
- Et plus généralement difficultés à concilier vie personnelle et vie professionnelle.

1.3 Les enjeux

Dans un contexte économique très concurrentiel les filières font intervenir un grand nombre d'acteurs (approvisionnement, commercial, sous-traitance, fabrication, logistique, livraison, services...) et la mobilité, présente à toutes les étapes, devient souvent la variable d'ajustement permettant d'atteindre les objectifs fixés en coûts et en délais.

Dans cet environnement complexe où les acteurs sont nombreux, la place croissante de la mobilité dans l'activité professionnelle conduit aujourd'hui certaines entreprises (les plus concernées et les plus structurées) à en évaluer le rapport coût/bénéfice pour mieux piloter leur performance globale. Cette approche encore peu développée, s'appuie en premier lieu sur la caractérisation de la mobilité (l'ensemble des déplacements générés par l'entreprise). En considérant la mobilité comme composante

d'une activité performante, l'entreprise peut dans un premier temps, identifier les contraintes ou les déterminants, en relation directe avec son cœur de métier, et qui pèsent sur ces déplacements, et dans un second temps, agir pour les réduire.

Les entreprises les plus avancées ne réduisent pas cette approche aux seuls déplacements en mission. Elles considèrent également le trajet domicile-travail qui concerne l'ensemble des collaborateurs, et constitue de ce fait une part importante de la mobilité. L'analyse de ces déplacements et de leurs effets potentiels sur les conditions de travail (stress, fatigue, retard...) procure des leviers supplémentaires d'action à ces entreprises.

Même si les leviers sont différents pour maîtriser les déplacements en mission (existence d'un lien de subordination entre l'employeur et le collaborateur) et les déplacements en trajet domicile-travail (absence de lien de subordination), une analyse globale de la mobilité permet de développer des actions de prévention pertinentes et plus efficaces.

Quand ces enjeux sont perçus à leur juste valeur par les entreprises et ne se réduisent pas à une approche purement économique, ces diagnostics conduisent à la mise en place de plans d'actions contribuant efficacement à la performance globale (économique, sociale et environnementale).

Malheureusement, cette approche est très rarement mise en œuvre. Ce n'est que quand la mobilité constitue l'activité principale ou essentielle ou encore qu'elle concerne une majeure partie des collaborateurs, que les enjeux, plus simples à identifier et à quantifier, sont pris en compte. Dans de nombreux cas, les déplacements sont encore perçus comme un centre de coût, abordés de manière incomplète, l'action se limitant à la gestion de la flotte ou plus rarement à l'analyse du temps passé en déplacement. Globalement, un grand nombre d'entreprises n'a pas encore conscience de tous les impacts potentiels de la mobilité sur la performance et des leviers d'amélioration dont elles disposent pour agir ; l'organisation du travail répond encore trop souvent aux seuls impératifs du cœur de métier sans intégrer le déplacement.

Parmi les actions à prévoir, il apparaît donc essentiel en premier lieu de favoriser la prise de conscience de ces enjeux majeurs par le plus grand nombre d'entreprises. En lien direct avec la performance, ils concernent les aspects commerciaux, économiques et financiers (coûts des déplacements et de leurs effets, rentabilité, profitabilité, image...) mais aussi sociaux et humains (attractivité, turnover, gestion des compétences, réduction de la pénibilité...) ou encore environnementaux (pollution, empreinte carbone...) ou sanitaires (sécurité et santé au travail), et touchent globalement la responsabilité sociétale de l'entreprise. Mobiliser l'entreprise sur ces enjeux et l'inciter à agir permet d'inscrire la prévention du risque routier professionnel dans une démarche plus globale dans laquelle l'entreprise s'y retrouve, en ne répondant pas uniquement à des actions obligées répondant à de nouvelles contraintes, réglementaires par exemple. C'est en actionnant ce type de levier qu'un changement peut être initié visant une modification durable du comportement des collaborateurs de l'entreprise. La réduction de la sinistralité routière en devient une conséquence au même titre que la performance environnementale et énergétique. Pour y parvenir, l'action doit être menée globalement impliquant le monde professionnel mais aussi l'État, les collectivités (aménagement du territoire, offre de transport notamment) et les assureurs sociaux (couverture des risques et incitations).

1.4 Accidents du travail, des chiffres inquiétants

La sinistralité routière dans le cadre professionnel est composée des accidents de mission dont sont victimes les salariés sur la route pendant leur temps de travail et des accidents de trajet domicile-travail (appelés communément accidents de trajet) dont sont victimes les salariés sur la route, entre leur domicile et leur lieu de travail, deux catégories d'accidents corporels reconnus et indemnisés au titre des accidents du travail par la sécurité sociale pour les différents régimes (général, agricole). Cette distinction existe aussi dans la fonction publique (territoriale, hospitalière ou d'Etat) où l'on parle d'accident de service pour la mission et d'accident de trajet.

Il est important de noter que l'accident routier professionnel est à la fois un accident de travail et un accident de la route. Par conséquent, plusieurs sources de données de sinistralité sont disponibles :

- Données accident du travail (régimes sociaux)
- Données accidents corporels de la route (sécurité routière)
- Données relatives aux accidents matériels et corporels (assureurs).

Au niveau de l'entreprise, les données accessibles (accident du travail et assureurs) sont souvent traitées par des services différents (Service Sécurité, Relations Humaines, Direction financière) ce qui ne facilite pas leur analyse.

Les éléments présentés dans ce document ne concernent que les données relatives aux accidents corporels consolidées par les régimes sociaux et ne font donc pas état des données des assureurs.

Selon les données de la CNAM¹, les **accidents de la route en mission représentent chaque année environ :**

- **3 % des accidents du travail**
- **4 % des accidents graves du travail (ayant généré un taux d'incapacité permanente)**
- **17% des accidents mortels du travail** (près de 100 décès sur la route en mission chaque année). La route représente, avec les chutes de hauteur, la première cause de mortalité dans le cadre professionnel

Il faut **ajouter à ces chiffres les accidents de trajet domicile-travail** qui sont la cause de plus de **220 décès** chaque année.

Pour les blessés de la route dans le cadre du travail, (mission et trajet domicile-travail), **près de 3 millions de journées sont indemnisées chaque année par le même régime général** à rapprocher des 51 millions de journées indemnisées au titre des accidents du travail toutes causes confondues (plus de 5 %).

Le total des **décès sur la route dans le cadre du travail** (mission et trajet domicile-travail), **représente près de 40 % du nombre total des décès indemnisés au titre des accidents du travail par le régime général de sécurité sociale.**

Ainsi, bien que peu fréquent au regard de la sinistralité au travail, l'accident corporel routier dans le cadre du travail constitue la première cause de mortalité au travail.

¹ Données issues du rapport de gestion 2018 de l'Assurance Maladie - Risques professionnels. Les accidents du travail et trajet sont imputés à l'établissement qui emploie la victime, quel que soit le lieu de survenance de l'accident routier. On comptabilise un accident par victime. Depuis 2013, une nouvelle codification des accidents du travail a été mise en place pour répondre aux nomenclatures Eurostat. Les éléments d'information caractérisant le caractère routier de l'accident du travail ont été modifiés. La nouvelle codification ne permet pas d'isoler simplement les accidents du travail routier (pour plus de précision Cf. 2.4 Elaborer un tableau de bord pour guider l'action). Il convient également de rappeler que seuls les AT ayant entraîné au moins 4 jours d'arrêt prescrits sont codés. De plus, il arrive que les variables Eurostat (type de lieu, activité physique...) ne soient pas renseignées ou demeurent non informatives pour une partie des AT. La cohorte d'étude est donc construite à partir des AT ayant au moins quatre jours d'arrêt dotés de variables Eurostat renseignées et informatives permettant le codage.

Au-delà des conséquences humaines et sociales fortement pénalisantes pour les entreprises touchées, l'impact économique, lié à la gravité de ces sinistres est important. Les coûts directs d'indemnisation des victimes sont consolidés et intégrés dans les cotisations accident du travail réglées par les employeurs. Mais les suites de ces accidents génèrent également pour les entreprises, d'autres coûts et effets indirects importants déjà énoncés (casse matérielle, assurances, réorganisation, absentéisme, image de l'entreprise...).

Cette présentation de la sinistralité concerne le **régime général de sécurité sociale couvrant près de 19 millions de salariés**. Pour être complet, il faut **ajouter** à ces chiffres la **sinistralité des autres régimes sociaux** (agricole, indépendants, autres régimes spéciaux ...) **et celle des fonctionnaires** (hospitalier, territorial et d'Etat). Les données, quand elles sont disponibles, sont présentées dans l'édition 2018 du « bilan 2017 des conditions de travail » publié par le Ministère du Travail dont sont extraites les informations ci-dessous :

- S'agissant du **régime agricole**, les données relatives aux évolutions des accidents du travail et des maladies professionnelles, ainsi que celles portant sur la médecine du travail, sont recueillies et analysées par la Mutualité sociale agricole (MSA) depuis 1974. Les informations fournies ne concernent ni l'Alsace-Moselle ni les territoires ultramarins qui relèvent d'un régime spécifique. Le régime agricole comptabilise respectivement pour 2014, 2015 et 2016 7,4 et 3 accidents routiers mortels en mission à rapprocher des 67, 57 et 57 accidents du travail mortels tous risques confondus. Concernant les salariés couverts par le régime agricole, le nombre d'accidents de trajet avec arrêt de travail s'élève en 2016 à 2 740, contre 2752 en 2015, soit une baisse de 0,4 %. Sur la période 2012-2016, il connaît une réduction de 0,8 % par an en moyenne. On dénombre également 383 accidents de trajet graves (en baisse de 10,9 % par rapport à 2015) et 20 mortels, ce qui correspond à la moyenne annuelle entre 2012 et 2016.
- S'agissant de la **fonction publique**, l'origine des données diffère selon les versants. Pour la fonction publique d'Etat, les statistiques sont produites par différents départements ministériels et un travail de centralisation et de synthèse est réalisé par la direction générale de l'administration et de la fonction publique (DGAFP). Toutefois, il ne s'agit pas de données exhaustives et homogènes. Elles sont donc à traiter avec la plus grande précaution.

Par ailleurs, le fonds national de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles (FNP) de la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL), géré par la direction des retraites de la Caisse des dépôts et consignations, réalise des études statistiques sur la base d'un échantillon représentatif de la fonction publique hospitalière et de la fonction publique territoriale.

Présenté par le fonds national de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles (FNP) de la CNRACL, le rapport statistique 2016 sur la fonction publique territoriale comporte les données issues d'un échantillon représentatif de collectivités territoriales, couvrant 670 243 agents, soit 46 % de la population des actifs territoriaux de la CNRACL, hors services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), qui sont traités à part. La répartition des accidents du travail selon les principales circonstances en 2016 indique 3,4% des accidents liés à l'utilisation d'un véhicule.

En complément des données sur les AT/MP, certaines **études** ont pour objectif d'**évaluer les expositions réelles auxquelles sont soumis les travailleurs**, en amont de la survenance des accidents du travail et des maladies professionnelles. Ces études visent aussi à mieux connaître les conditions de travail et de santé des travailleurs. C'est par exemple le cas de **l'enquête Sumer** (Surveillance médicale des expositions aux risques professionnels), pilotée par la direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (**Dares**) ou encore de l'enquête Dares-DGAFP-Drees-Insee sur les conditions de travail 2013.

1.5 La prévention dans le cadre professionnel, un levier important pour la sécurité routière

Les données des forces de l'ordre :

Les données d'accident des forces de l'ordre nationales extrapolées indiquent en 2015, 40800 blessés toutes gravités sur un trajet domicile-travail et 14800 sur un trajet de mission. Pour les accidents sur trajet domicile-travail, les deux-roues motorisés (2RM) sont très présents avec 15700 blessés, puis viennent les véhicules légers (VL) avec 12700 blessés, les vélos avec 9900 (non négligeable), les piétons 1600 et enfin 800 blessés « autre » (camionnettes, poids lourds, bus...). Pour les accidents en mission, les 2RM sont aussi les plus concernés avec 4900 blessés, puis les VL : 4500 blessés, puis « autre » : 2700, à vélo 2200 (non négligeable non plus, au regard de leur petite part modale) et 500 piétons.

Le fichier national des accidents renseigné par les forces de l'ordre (BAAC²) contient deux variables pour analyser le risque routier professionnel :

- Le type de trajet (domicile-travail ou utilisation professionnelle)
- La catégorie socio-professionnelle (conducteur professionnel).

A noter que le conducteur professionnel n'est pas toujours en déplacement professionnel ou en déplacement domicile-travail lors du déplacement concerné par l'accident, donc cette variable est à utiliser avec précaution.

Une analyse par l'ONISR des données présentes dans le fichier BAAC³ permet de compléter ce constat afin de mieux cerner l'impact sur la sécurité routière des déplacements en lien avec le travail :

- **39% des accidents corporels de la route impliquent au moins un usager sur un déplacement lié au travail** (mission ou trajet domicile-travail), soit un total de 21637 accidents en 2018.
- En 2016, dans les accidents mortels impliquant au moins une personne en trajet domicile-travail on dénombre **339 tués qui étaient en trajet domicile-travail** et **278 tués** (soit 45%) qui ne l'étaient pas.
- Toujours en 2016, dans les accidents mortels impliquant au moins une personne en mission, on dénombre **124 tués qui étaient en mission** et **640 tués** (soit 84%) qui ne l'étaient pas.

Cette proportion, plus élevée en mission qu'en trajet, peut être rapprochée du type de véhicules utilisés le plus fréquemment lors des missions (poids lourds, véhicules utilitaires légers). Leur poids plus élevé que les véhicules dits de tourisme a un impact important sur le nombre de victimes.

Même si globalement, la mortalité sur la route en lien avec le travail représente chaque année environ 10% du nombre de décès sur la route, l'analyse présentée ci-dessus montre qu'une réduction sensible du nombre d'accidents de la route en lien avec le travail aurait un impact significatif sur la réduction globale de la sinistralité routière.

D'autres données (ONISR 2016) permettent de compléter ce constat et confirment cette hypothèse :

- 420 personnes sont décédées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire léger (VUL), dont 130 personnes dans le VUL et 290 personnes hors du VUL. Parmi les 290 personnes tuées en dehors du VUL, une personne sur deux est un usager vulnérable,
- 493 personnes sont décédées dans un accident impliquant un poids lourd (PL), dont 55 personnes dans le PL et 438 personnes hors du PL, parmi celles-ci, près d'un tiers est un usager vulnérable.

² BAAC : Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel de la circulation.

³ Pour mémoire, dans le fichier BAAC, un usager victime d'accident de la route peut aussi bien être conducteur que passager dans un véhicule. Quand il est indiqué que X personnes sont décédées sur un trajet de mission ou domicile-travail, on compte tous les usagers et pas uniquement les conducteurs.

2. Comprendre les spécificités du risque routier professionnel pour mieux agir

2.1 Un risque professionnel insuffisamment documenté

Pour mieux décrire l'ampleur du phénomène, caractériser les profils des victimes (catégorie socioprofessionnelle, métier...), mieux connaître les circonstances de survenue des accidents et les conséquences sur la santé, plusieurs études ergonomiques ont été menées dans le cadre d'un projet du « Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel⁴ » sur le thème « activité de conduite, activité de travail ».

Elles ont permis de développer une manière de voir et de concevoir l'organisation du travail en intégrant le déplacement routier et en visant une transformation nécessaire des pratiques. Elles ont été synthétisées dans l'ouvrage publié en 2011 « Activité de conduite, activité de travail⁵ » de François Hubault.

Des travaux et des études statistiques ou ergonomiques ont également été menés et publiés par le Cerema, la Cnam, l'Ifsttar, l'ONISR, Santé Publique France pour mieux caractériser ce risque, identifier et comprendre la spécificité de certains déterminants du risque routier professionnel et classer les facteurs pouvant concourir à la sinistralité (type de population concerné, type de véhicule, type d'activité...).

Ces études ont été produites à partir des sources de données existantes⁶ (données de l'ONISR, données de réparation des régimes sociaux, données issues du registre du Rhône...). Elles sont malheureusement peu nombreuses mais montrent l'existence de facteurs de risque en lien direct avec l'organisation du travail (contraintes d'horaires de travail, rythmes de travail contraints, déplacements imposés en inadéquation avec les horaires, difficultés relationnelles, inadaptation ou absence de prévention de ce risque dans les plus petites structures...).

Ces derniers éléments pointent encore les limites inhérentes à toute étude basée uniquement sur des indicateurs de sinistralité. La connaissance de l'exposition réelle des salariés au risque routier professionnel doit être connue pour développer des préconisations adaptées à l'activité de l'entreprise et aux conditions de réalisation des déplacements.

Ces données, pourtant fondamentales pour appréhender les conditions réelles de déplacement et identifier les déterminants majeurs de ces accidents, sont toutefois difficiles à obtenir.

Les données de sinistralité concernent une population de salariés regroupée soit par entreprise, soit par « code d'activité » ou « code risque » (par ex. NAF APE). Elles n'indiquent malheureusement qu'une valeur moyenne, ramenant à la population globale du secteur d'activité (et non à la population directement concernée par les déplacements), ou au nombre total d'heures travaillées (et non aux nombres d'heures en déplacement...).

Les données dites d'exposition au risque sont difficiles à obtenir à ce jour ; à titre d'exemple, seule une enquête (déclarative) menée par le ministère du travail (SUMER 2010), rapporte que, tous secteurs confondus, **un quart des salariés a conduit dans l'année un véhicule** (motorisé ou non) sur la voie publique dans le cadre de son activité professionnelle, c'est à dire en mission.

D'autres sources d'information permettent de compléter la caractérisation du risque routier professionnel, particulièrement pour les trajets domicile-travail.

L'enquête nationale Transports et Déplacements réalisée tous les dix ans analyse les données de mobilité sur le territoire français. Son objectif est de décrire les pratiques de mobilité des personnes, de déterminer comment et pourquoi les Français se déplacent au quotidien et pour leurs voyages à plus

⁴ En 2001 : arrêté interministériel de création du comité de pilotage pour la prévention du risque routier encouru par les salariés réunissant l'État (DSCR, DGT) et la CNAMTS, étendu en 2006 aux autres régimes de couverture de l'accident du travail et renommé Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel. Dissout en 2013 dans le cadre de l'action de modernisation de l'action publique.

⁵ Ouvrage collectif disponible à l'adresse suivante http://pmb.cereq.fr/index.php?lvl=notice_display&id=44205

⁶ Fort E, Pourcel L, Davezies P, Renaux C, Chiron M, Charbotel B. Road accidents, an occupational risk. Saf Sci 2010 ; 48(10) :1412-20

longue distance. Elle permet aussi de connaître le parc de véhicules à disposition des ménages et l'utilisation qui en est faite, ainsi que les nouvelles pratiques de la mobilité : covoiturage, utilisation des vélos en libre-service, équipement en recharge de véhicules électriques, etc.

Quelques éléments issus de l'enquête réalisée en 2008 :

- Un Français effectuait en moyenne chaque jour 2,9 déplacements locaux et parcourait 24 km ;
- 66 % des déplacements locaux ont été réalisés en voiture et la marche à pied était le deuxième mode de transport ;
- Un Français réalisait 6,4 voyages (à plus de 100 km) dans l'année et parcourait 6 020 km ;
- 67 % des déplacements en voiture se faisaient avec un seul occupant.

Depuis, les mobilités des Français ont connu des changements importants avec le développement des nouvelles technologies, des attentes environnementales plus présentes et des préoccupations plus grandes sur l'offre de transports publics. Connaître les habitudes des usagers des transports et les conditions de transport individuel sur l'ensemble du territoire est crucial et cette enquête permet de les apprécier.

C'est dans ce but que le service de statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et solidaire a réalisé une nouvelle enquête nationale d'avril 2018 à avril 2019. Elle a été menée par le réseau des enquêteurs de l'Insee, spécialisé dans les enquêtes auprès des ménages.

Il apparaît que les emplois se concentrent très progressivement sur le territoire, ayant pour conséquence l'augmentation des déplacements domicile-travail, tant en temps qu'en distance⁷. Ces pratiques concernent l'ensemble du territoire mais en Île-de-France, c'est 1h20 en moyenne qui sont consacrées aux déplacements domicile-travail.

En complément, le **bilan sécurité routière 2018 produit par l'ONISR** insiste sur « le rôle structurant des déplacements liés au travail⁸ » et la place importante qu'ils occupent « dans la mobilité quotidienne » en reprenant les résultats des enquêtes ménages :

- « 45 % des déplacements en voiture le matin ont pour motif le travail ;
- Les déplacements domicile-travail sont plus longs que les autres ;
- Depuis 1987, les distances parcourues pour les déplacements domicile-travail augmentent plus que les distances parcourues pour d'autres motifs ;
- La part modale de la voiture est plus élevée pour les déplacements réalisés pour le travail que pour les autres motifs ;
- L'accompagnement d'un enfant/conjoint avant d'aller au travail concerne 1 déplacement sur 10 le matin.

Ces éléments, s'ils sont largement communiqués, contribuent à une meilleure connaissance par les entreprises des enjeux de la prévention du risque routier. La prise de conscience est en effet une condition nécessaire à la décision d'agir et à la mise en œuvre d'actions adaptées au contexte de l'entreprise. Cependant, un sondage réalisé en **2019 par IFOP pour PSRE** (Promotion de la Sécurité Routière en Entreprise) fait le constat, après 10 années de communication vers les entreprises, d'une prise de conscience certes plus marquée mais toujours difficile des dirigeants concernant le risque trajet domicile-travail. Cela questionne clairement les approches qui ont été retenues pour mobiliser les entreprises à ce sujet et pointe la nécessité de mieux identifier les leviers d'action les plus efficaces pour inciter le monde professionnel à agir :

- Responsabilité civile, pénale,
- Approche assurantielle,
- Approche économique,
- Approche environnementale ou sociétale,
- Place d'une approche « monolithique et générique » sur ce risque ?
- Faut-il recourir à des approches segmentées (par ex. selon des critères de taille, d'implantation géographique, de secteur d'activité...) ?

⁷ Consulter la synthèse dans la publication INSEE Première de septembre 2019

⁸ Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire, Collection Le point sur, numéro 14-CERTU, Mobilités et transports, 2010.

Une autre approche normative existe. Elle est portée sur le plan international et propose la mise en œuvre d'un système de management de la sécurité routière. Publiée en 2012, la norme d'application volontaire internationale **ISO 39001** aide les organisations à mieux identifier et gérer les risques routiers dans leurs efforts pour encourager les usagers de la route à respecter la loi et *in fine* à réduire la sinistralité routière.

Elle s'adresse à toute organisation mettant des véhicules à la disposition des salariés, cependant elle est encore peu connue et utilisée, trouvant plus d'écoute de la part des groupes ou des grandes entreprises internationales. Par ailleurs, elle cohabite aujourd'hui avec une autre norme volontaire internationale l'ISO 45001, système de management de la santé et de la sécurité au travail et peut poser la question de la lisibilité et de la cohérence des actions menées quand l'organisation met en œuvre ces deux référentiels.

2.2 Approfondir les enjeux de la prévention du risque routier professionnel

L'étude « Responsabilité et risque routier professionnel^{Erreur ! Signet non défini.} », conduite à partir des données du projet VOIESUR (ANR 2011-2015), analyse un échantillon de plus de 7000 accidents de la circulation survenus en 2011 et s'appuie sur une détermination de la responsabilité des conducteurs par des experts. Cette étude cas-témoins (conducteurs responsables de l'accident / conducteurs non responsables de l'accident) a permis d'évaluer les risques relatifs existants en fonction du type de déplacement, du type de véhicule ou du type de population concernée.

Les résultats obtenus suggèrent des pistes possibles de prévention puisqu'un risque accru d'être responsable d'un accident dans le cadre d'une mission ou d'un trajet domicile-travail a notamment été identifié pour :

- les conducteurs de véhicules utilitaires légers (VUL) en mission,
- les intérimaires et apprentis en contrat d'alternance en mission (approfondissement nécessaire pour identifier les facteurs déterminants du type choix du mode, âge ou encore niveau de formation)
- les trajets du domicile vers le lieu de travail plutôt que du travail vers le domicile.

Concernant ce risque accentué lors des trajets du domicile vers le lieu de travail, plusieurs hypothèses peuvent être avancées en lien avec une pression temporelle :

- Des impératifs générés par le type d'activité notamment dans le service au public,
- Une contrainte accentuée par un planning d'activité chargé pour des personnels se déplaçant beaucoup dans la journée (les conditions du premier trajet sont impactées par la journée de travail à prévoir),
- Et dans certains cas, des contraintes horaires strictes à la prise de poste dépendantes d'un mode d'organisation du travail qui n'offre pas de flexibilité (processus continu, travail posté).

A noter également un risque moindre d'accident pour les conducteurs de poids lourds et notamment dans le secteur du transport de personnes. Pour rappel, le permis poids lourd ne suffit pas pour exercer son activité de conducteur : la conduite de poids lourd dans le cadre professionnel est soumise à des exigences de formation obligatoire initiale et périodique⁹ (la FIMO, Formation Initiale Minimale Obligatoire et la FCO, Formation Continue Obligatoire). Ces résultats rappellent clairement l'enjeu que représente la question des compétences nécessaires à la conduite dans le cadre professionnel, compétences acquises grâce à la formation ou avec l'expérience.

Enfin, comme pour les autres risques professionnels, la caractérisation du risque routier professionnel est essentielle à la mobilisation et à l'élaboration de plans d'actions pertinents et adaptés aux diverses activités des entreprises exposées à ce risque.

⁹ La directive 2003/59/CE du parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003, transposée en droit français par le décret 2007-1340 du 11 septembre 2007 désormais codifié aux articles R. 3314-1 et suivants du code des transports, impose une obligation de qualification initiale et de formation continue à tous les conducteurs des véhicules pour la conduite desquels un permis de conduire C1, C1E, C, CE et/ou D 1, D1E, D, DE est requis, que le transport soit effectué en compte propre ou pour le compte d'autrui.

Pour mieux identifier les enjeux et définir les priorités d'action en prévention, la vision statistique de la sinistralité n'est pas suffisante. Elle doit être accompagnée d'une analyse plus fine de l'activité de déplacement au regard de **l'exposition au risque caractérisée notamment par** :

- le nombre de kilomètres parcourus,
- la fréquence et la durée des déplacements dans l'activité professionnelle,
- les caractéristiques de la mobilité (horaires décalés et notamment de nuit, type de véhicule utilisé...),
- les conditions de déplacement et contraintes liées à l'exercice du métier (interventions d'urgences,...).

2.3 Identifier les secteurs professionnels les plus concernés

Caractérisé par une **fréquence de survenance faible des accidents corporels** mais une **gravité très importante**, le risque routier est encore **insuffisamment pris en compte par les entreprises** et **notamment celles de taille intermédiaire** pour qui les populations en déplacement ne représentent qu'une partie de l'effectif (commerciaux, installation, SAV, travailleurs sur chantiers...). Dans le cas des TPE (Très Petites Entreprises), cette faible fréquence se caractérise par la survenance très rare d'un accident corporel de la circulation.

Ce qui rend très difficile la prise de conscience et la mise en place de mesures de prévention suffisamment en amont : une petite entreprise de 20 salariés ne « voit pas le risque routier » alors qu'un seul accident peut avoir des conséquences très graves pour la survie de l'entreprise. La prévention du risque routier doit donc se situer en amont des déplacements. C'est une affaire de management et comme pour les autres risques en lien avec son cœur de métier, l'entreprise doit être proactive et anticiper le risque routier en organisant les déplacements pour les rendre plus sûrs.

Un premier aperçu des secteurs professionnels les plus concernés peut être obtenu à partir des données de sinistralité produites par la CNAM et calculées par code NAF pour approcher au plus près l'activité des établissements.

Pour calculer les cotisations au titre des accidents du travail et des maladies professionnelles, les données de la sinistralité indemnisée et les coûts de réparation des accidents du travail et maladies professionnelles (valeur du risque) sont regroupés et consolidés par code risque, une classification mise en œuvre et gérée par la Cnam. Les « codes risque » peuvent inclure des établissements dont les activités sont différentes au sens de la nomenclature des activités française mise en œuvre et gérée par l'INSEE (code NAF) mais dont la valeur de risque est similaire. Ainsi un code risque peut regrouper plusieurs codes NAF.

Une analyse réalisée en 2011 sur la base de la sinistralité des 610 codes risques¹⁰ existants à cette date permet d'isoler certains secteurs professionnels.

Si 100% des accidents du travail (AT) en mission se retrouvent sur les 610 codes risque :

- 154 codes risque regroupent 90% des accidents en mission.
- 86 regroupent 80% des accidents en mission.
- 23 regroupent 50% des accidents en mission.

Toutefois, le code risque englobe tout l'effectif des établissements, que les salariés se déplacent ou non. La proportion de ces deux populations varie en fonction des activités concernées et de l'organisation des établissements au sein d'une même activité.

Ainsi un calcul en indice de fréquence (nombre d'AT sur une année pour 1000 salariés) ne rend compte ni de l'exposition au risque, ni de la probabilité d'être victime d'un accident, mais caractérise la proportion des accidents routiers pour une activité donnée, au sens du code risque.

¹⁰ Ancienne codification des accidents du travail indiquant notamment l'élément matériel véhicule pour caractériser l'accident routier professionnel. D'autre part, les codes risques à cette date étaient au nombre de 610, regroupant toutes les activités professionnelles couvertes par le régime général. Un regroupement des activités a été opéré depuis 2015 limitant le nombre de codes risques.

Ces précautions étant prises, ci-dessous une liste **indicative et non exhaustive** de **secteurs concernés en mission** (par ordre alphabétique) :

- Aide et soin à la personne,
- Ambulances,
- Bâtiment et travaux publics (BTP),
- Collectivités territoriales,
- Commerce de gros,
- Intérim (selon activité),
- Restauration,
- Services postaux, messagerie,
- Transport léger, fret express,
- Transport routier de marchandises,
- Transport routier de voyageurs.

Et pour le trajet domicile travail, une liste indicative et non exhaustive (par ordre alphabétique):

- Activités de nettoyage et de propreté,
- Aide et soin à la personne,
- Bâtiment et travaux publics,
- Collectivités territoriales,
- Élèves apprentis,
- Intérim,
- Restauration.

Ces premières données montrent qu'au-delà d'une action de sensibilisation globale au risque routier professionnel permettant de positionner les enjeux, il est très important de travailler avec les secteurs d'activité les plus concernés par ce risque. L'analyse des données doit être approfondie et les résultats croisés avec les professions en intégrant des informations complémentaires (types de véhicules concernés, horaires de survenance, cœur de métier, place des déplacements dans l'activité, compétences...) qui permettront de développer des préconisations adaptées aux métiers et aux pratiques professionnelles.

2.4 Elaborer un tableau de bord pour guider l'action

Depuis 2013, une nouvelle codification des accidents du travail a été mise en place pour assurer une consolidation des données au niveau européen. Elle répond aux nomenclatures Eurostat et a eu pour conséquence de modifier les données permettant de caractériser les circonstances de survenue d'un accident du travail. Pour identifier les accidents du travail routiers, un nouvel algorithme a été élaboré et testé par Santé Publique France avec le concours de l'UMRESTTE et de la Cnam, sur la base des données du régime général de sécurité sociale. Il permet de repérer les accidents de circulation routière en mission et lors des trajets domicile-travail.

S'appuyant sur ces résultats pour le régime général, et sur les données statistiques des autres partenaires dans le cadre du troisième plan santé au travail, le ministère du travail et le ministère de l'intérieur, ainsi que la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM), la Mutualité sociale agricole (MSA), Santé publique France, et l'Unité Mixte de Recherche Épidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement (UMRESTTE), ont élaboré un tableau de bord d'indicateurs de surveillance du risque routier professionnel ayant vocation à être actualisé et communiqué chaque année et dont la première version couvre les années 2015, 2016 et 2017.

Pour faciliter la prise de conscience du monde professionnel, et pour accompagner ce tableau de bord, l'« Essentiel du risque routier professionnel », un document présentant les chiffres clés relatifs à ce risque qui demeure la première cause de mortalité au travail a été publié en janvier 2020.

C'est la première fois qu'est mise à disposition du monde professionnel et du grand public une information synthétique sur l'accidentalité routière dans le cadre professionnel. Ce travail partenarial a vocation à être reconduit chaque année afin de mobiliser dans la durée le monde professionnel et l'ensemble des acteurs concernés.

Une deuxième étape est prévue en complétant cette publication d'informations plus détaillées sur ce risque selon les secteurs d'activités. Elle doit permettre la mobilisation des branches professionnelles, des entreprises, des représentants des salariés, des salariés eux-mêmes et de l'ensemble des acteurs de la prévention pour améliorer la prise en compte et la prévention de ce risque professionnel.

3. Capitaliser l'existant, adapter les préconisations aux spécificités des cibles prioritaires

Le concept de « risque routier professionnel » englobe le risque encouru lors des missions dans le cadre de l'activité professionnelle et le risque encouru lors des trajets domicile-travail. Il s'est largement diffusé aujourd'hui dans le monde de l'entreprise et de la prévention.

La problématique de prévention de ce risque s'intègre dans la politique nationale de sécurité routière visant à faire baisser de manière significative le nombre d'accidents routiers. Elle contribue également à la politique de santé au travail engagée par le Ministère du Travail qui inscrit le risque routier parmi les risques professionnels prioritaires dans le plan santé au travail 2016-2020.

En mission, la responsabilité pénale de l'employeur est engagée du fait du lien de subordination avec le salarié. Ce n'est pas le cas du trajet domicile-travail pour lequel le salarié a le choix (souvent contraint) du mode de déplacement, de l'heure de départ, du parcours...

Ce contexte particulier impose donc deux approches complémentaires pour le risque en mission et pour le risque trajet domicile travail.

Avant 1999, les actions de prévention du risque routier professionnel étaient principalement orientées vers le risque mission. La branche Accidents du travail - Maladies professionnelles de la Sécurité sociale (branche ATMP) le considère comme un risque professionnel comme les autres et applique une méthode de prévention basée essentiellement sur l'analyse des accidents par la méthode de l'arbre des causes. Progressivement l'approche est complétée par une analyse des risques débouchant sur des préconisations organisées selon les neuf principes de prévention issus de la directive européenne de 1989.

Le risque trajet est abordé plus ponctuellement, avec les grandes entreprises, notamment dans le cadre de la minoration de cotisation trajet domicile travail.

En 1999, une charte est signée entre l'État représenté par la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière Isabelle Massin et la branche ATMP représentée par le Directeur des Risques Professionnels de la CNAMTS, Gilles Evrard, affirmant :

- l'enjeu de la prévention de ce risque (mission et trajet),
- la nécessité de développer une approche spécifique dans le cadre professionnel,
- l'intérêt de travailler avec les entreprises et leurs salariés, levier possible d'une prise de conscience grand public.

En 2001, un comité de pilotage pour la prévention du risque routier encouru par les salariés réunissant l'État (DSCR, DGT) et la CNAM, est créé par arrêté interministériel. Il a pour premiers objectifs d'élaborer et de proposer des messages spécifiques, méthodes et outils adaptés orientés à destination des entreprises et des salariés et en complément des messages déjà diffusés par la Sécurité routière destinés au grand public. Le risque en mission est principalement visé avec le slogan : « Conduire est un acte de travail ».

Un ensemble de bonnes pratiques de prévention du risque routier professionnel a été élaboré par le comité de pilotage. Il a été adopté sous la forme d'un « code de bonnes pratiques » par les partenaires sociaux de la Commission des Accidents du travail et des Maladies professionnelles de la CNAM (CATMP), instance paritaire de gouvernance de la branche ATMP, en novembre 2003 pour le risque routier en mission et en janvier 2004 pour le risque routier en trajet domicile-travail. Ces codes de bonnes pratiques, issus de la transposition au risque routier des principes généraux de prévention des risques professionnels énoncés par directive européenne, font toujours référence.

Le comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel est élargi en 2005-2006 en associant les autres régimes de couverture de l'accident du travail (régime agricole, fonction publique territoriale et hospitalière, travailleurs indépendants). Les codes de bonnes pratiques adoptés par le

régime général sont reconnus par le comité de pilotage et concernent tous les régimes qu'il couvre.

Si le concept de « risque routier professionnel » créé par le Comité de pilotage en 2006 s'est largement diffusé aujourd'hui dans le monde de l'entreprise et de la prévention, les statistiques de sinistralité montrent la nécessité d'inscrire dans la durée l'action de prévention autour de quelques concepts simples, que le comité a fait émerger. La démarche de prévention du risque routier est présentée aux entreprises et collectivités sous une forme proactive, insistant sur la nécessité d'agir le plus en amont et de réfléchir à l'organisation des déplacements. En effet, le risque routier doit être traité comme tous les autres risques de l'entreprise et intégré à l'analyse des risques : identification, évaluation et définition des actions nécessaires à leur maîtrise. C'est clairement un enjeu de management pour l'entreprise, caractérisé par :

- le management des déplacements,
- le management des véhicules,
- le management des communications,
- le management des compétences¹¹.

Dissous en 2013 dans le cadre de l'action de modernisation de l'action publique, ce comité de pilotage a constitué le lieu d'élaboration et de mise en œuvre d'une stratégie d'action concertée, débouchant sur la production d'outils concrets à destination des entreprises pour prévenir un risque considéré comme prioritaire par ses membres. Les programmes pluriannuels d'actions qu'il a proposés aux différents régimes ont été déployés, apportant cohérence aux actions menées par les régimes de couverture des accidents du travail et l'Etat sous ses composantes Sécurité routière et Ministère du Travail.

On peut citer à titre d'exemples l'action menée concernant les déplacements en mission visant un type de véhicule emblématique du déplacement professionnel, le VUL (véhicule utilitaire léger) :

- Production d'un livre blanc « 12 propositions pour un véhicule utilitaire plus sûr,
- Travaux d'un groupe de concertation avec tous les acteurs concernés aboutissant à des propositions visant une meilleure sécurité des VUL
- Adoption d'une norme ISO (ISO 27956) relative à la séparation cabine/chargement et à l'installation de points d'ancrage.

Et concernant les déplacements trajet domicile travail :

- Expérimentations du code de bonnes pratiques pour la prévention des trajets,
- Production d'un livre blanc « Prévenir le trajet domicile travail : 12 propositions » abordant notamment la mutualisation des pratiques et l'articulation avec les plans de déplacement d'entreprise et inter-entreprises.

Au niveau local, cette coopération a été affirmée concrètement par :

- la mobilisation concertée des services de l'État (Préfectures répondant à la grande cause nationale annoncée par le président de la république, réseau des coordinateurs sécurité routière animé par la sous-direction de l'action locale à la DSCR)

- la mobilisation des services de prévention des caisses régionales (en inscrivant la prévention du risque routier professionnel dans les priorités nationales de la Convention d'objectifs et de gestion de la branche ATMP) l'époque) et la participation formalisée du référent risque routier des caisses régionales au réseau des chargés de mission sécurité routière de l'État (CMSR)

Concernant les évolutions de la sinistralité routière dans le cadre professionnel, il est à noter que :

- la sinistralité mission a bénéficié de l'action menée par l'état et les institutions concernées suite à l'annonce du président Chirac ; la réduction enregistrée a été plus forte que celle concernant la

¹¹ Concernant l'évaluation du risque routier et les « 4 managements », consulter le dossier de l'INRS Guide d'évaluation des risques : le risque routier en mission à l'adresse internet : <http://www.inrs.fr/actualites/guide-evaluation-risque-routier-mission.html>

sécurité routière globale. Cependant, cette embellie a pris fin vers 2008 et on observe aujourd'hui une stagnation des chiffres

- côté trajet domicile travail, les chiffres suivent à peu près l'évolution de la sinistralité routière globale.

La dissolution par l'État du comité de pilotage en 2013 a malheureusement freiné cette coopération fructueuse entre l'Etat et les assureurs sociaux, le risque routier n'ayant pas été réinscrit dans les priorités nationales majeures de ces acteurs. Sans être l'objet d'un programme d'action porté au niveau national, le traitement de ce risque est resté intégré dans l'activité quotidienne des services prévention du réseau des caisses régionales (Carsat, CGSS, CRAMIF).

Une ingénierie de prévention conséquente a été développée et mise en œuvre, tant pour le risque en mission que pour le risque trajet domicile travail. Elle vise globalement le monde professionnel tous secteurs d'activité confondus et a prouvé son efficacité quand l'action de mobilisation est portée de façon concertée par l'Etat et les assureurs sociaux.

L'enjeu majeur aujourd'hui est de retrouver cette concertation, non pas pour développer de nouveaux concepts ou de nouveaux outils, mais pour travailler avec les secteurs d'activité les plus concernés, pour mieux situer la place des déplacements dans leur activité, leurs contraintes, et adapter avec eux les préconisations et les incitations (tant réglementaires que financières) afin qu'elles soient mises en œuvre par le plus grand nombre.

4. Plan d'action proposé

4.1 S'appuyer sur un contexte porteur et mettre en œuvre des actions concertées :

Une nouvelle impulsion a été donnée par l'inscription du risque routier professionnel au troisième plan santé au travail 2016-2020 donnant lieu à :

- la réalisation d'actions partenariales dont la publication en janvier 2020 de « L'essentiel du risque routier professionnel » accompagné d'un tableau de bord plus complet rassemblant l'ensemble des indicateurs sur le risque routier professionnel. Cette publication découle également des orientations du comité interministériel à la sécurité routière du 9 janvier 2018 (mesure n° 1). **Cette production fait date et la richesse des données produites permettra la mobilisation des secteurs d'activité les plus concernées,**
- la mise en œuvre d'expérimentations inscrites dans la convention d'objectifs et de gestion de la branche ATMP pour la période 2018-2022. L'objectif est de capitaliser les réalisations, d'évaluer **les actions menées et leurs résultats afin de définir les conditions nécessaires à un déploiement massif pour les secteurs d'activités les plus concernés par le risque routier** (notamment acceptabilité par les entreprises, bonnes pratiques à préconiser, incitations...).

Parallèlement à ces actions, la **Sécurité Routière** met en œuvre **une vaste opération de mobilisation des entreprises pour la prévention du risque routier professionnel** incluant notamment :

- les « **7 engagements pour une route plus sûre** » signés par plus de 1400 entreprises,
- des **chartes** sont envisagées entre la **Délégation à la Sécurité Routière et les organisations professionnelles** de certains secteurs très concernés.

En outre, l'inscription de **la prévention du risque routier dans les priorités du plan santé travail 2016-2020** a permis de relancer une dynamique collective de prévention portée par l'Etat et les assureurs sociaux et **confirmée par le Comité Interministériel de Sécurité Routière de janvier 2018** visant à :

- sensibiliser les acteurs de l'entreprise et mieux agir en prévention,
- améliorer la connaissance des causes et circonstances des accidents routiers liés au travail pour établir un diagnostic précis et orienter en conséquence la politique de prévention.

Pour assurer l'efficacité d'une telle approche inter institutionnelle, **l'action locale a été organisée au plus près des entreprises. Une instruction interministérielle impliquant le ministère de l'intérieur et le ministère du travail a confirmé les orientations à mettre en œuvre (DGO, PDASR)** en mobilisant les Préfectures et les DIRECCTE et en associant les caisses régionales (Carsat, Cramif, Cgss) à la définition de la stratégie locale.

Enfin, le Conseil National de Sécurité Routière a proposé en 2019 une seule **recommandation concernant le risque professionnel. Elle vise à sensibiliser au risque routier les nouveaux arrivants en entreprise.**

Dans ce contexte et pour aller plus loin, il est essentiel de formaliser la politique d'action mise en œuvre par l'Etat et les assureurs sociaux. Le monde professionnel a besoin de situer clairement les enjeux de la prévention du risque routier et de les intégrer aux stratégies mises en œuvre par les entreprises pour assurer leur performance.

C'est en offrant au monde professionnel une plus grande visibilité et lisibilité des politiques portées par l'Etat et les assureurs sociaux, que pourront se mobiliser et s'engager les entreprises.

Sur cette base, il serait utile de prévoir une campagne de communication et de mobilisation des entreprises :

- réaffirmant les enjeux de la prévention de ce risque dans le cadre professionnel (première cause de mortalité en lien avec le travail)
- élargissant le cadre vers la maîtrise de la mobilité, gisement de performance globale pour les entreprises.

Ces actions doivent être portées par l'État en transversalité et les acteurs majeurs des politiques publiques concernées (sécurité routière, santé au travail, écologie, transports, santé publique). Elles doivent englober les démarches de prévention en mission et en trajet. **En outre, elles peuvent permettre de donner un nouveau souffle au développement des plans de mobilité, en développant de nouvelles incitations à les mettre en œuvre s'ils intègrent des mesures visant une « mobilité durable incluant la sécurité ».**

Dans ce cadre, il serait intéressant de prévoir le rappel de la réglementation existante et un argumentaire décrivant les positions toujours d'actualité prises par les partenaires sociaux (**textes de 2003 et 2004 de la commission des accidents du travail de la CNAM**), comme le **résultat des travaux déjà menés (livre blanc VUL, livre blanc Trajet domicile-travail et l'approche innovante « Mobilité & Sécurité Durables » promue et mise en œuvre par la branche ATMP en 2012-2013).**

Pour mener à bien ces actions, et dans un second temps, pour élaborer les stratégies à déployer auprès des secteurs d'activité les plus concernés, il conviendrait de construire un cadre de gouvernance **en réactivant un comité national** qui associerait a minima l'Etat et les assureurs sociaux : Sécurité Routière, Ministère du travail, Ministère de la transition écologique et solidaire, assureurs sociaux du risque professionnel, intégrant les représentants du monde professionnel (employeurs et travailleurs). Une réflexion est à mener concernant les modalités possibles de mobilisation des autres acteurs et notamment des assureurs privés et des organismes complémentaires qui déploient déjà des actions de prévention vers les publics professionnels. La mobilisation concrète d'autres relais tels les constructeurs de véhicules, aménageurs de VUL, loueurs longue durée, gestionnaires de flottes automobiles est également à envisager selon les sujets abordés.

4.2 Sensibiliser, mobiliser et inciter le monde professionnel

4.2.1 Les mesures doivent être initiées rapidement pour :

- donner un signal fort
- engager une mobilisation qui demande du temps
- mettre en œuvre certaines premières mesures concrètes et apporter la pédagogie nécessaire.

Elles doivent s'inscrire dans le contexte socio-économique et répondre à un objectif d'amélioration de la performance globale des entreprises.

En amont, une étude d'impact est à engager pour mesurer l'effet de la mise en place d'incitations d'ordre réglementaire pouvant s'avérer nécessaires :

- **Obligation pour toutes les entreprises concernées :**
 - de prévoir dans le contrat de travail un chapitre déplacements pour y faire figurer le cas échéant les éléments de caractérisation du déplacement en mission du salarié, et le cas échéant la nécessité pour celui-ci d'avoir un permis de conduire valide ou sinon d'en informer son employeur (modalités),
 - d'insérer un chapitre dans le règlement intérieur concernant :
 - la prise en compte des déplacements des salariés en mission et la maîtrise des risques associés en faisant référence à l'existence d'une politique de mobilité mise à disposition de tous les salariés

- les dispositions prises par l'entreprise pour s'assurer que les salariés se conforment pour les déplacements en mission à cette politique de mobilité (dès qu'un professionnel est SUR la route)
- De définir et de mettre à disposition des salariés une politique de mobilité englobant l'objet et le contenu habituel des règles existantes de mise à disposition des véhicules par l'entreprise (« car policy ») mais intégrant également un contenu relatif à la prévention du risque routier professionnel précisant :
 - la définition claire du partage des responsabilités entre le salarié conducteur en mission et l'entreprise organisatrice des missions,
 - les règles et dispositions prises par l'entreprise concernant les déplacements en mission, leur organisation et les moyens mis à disposition des salariés concernés (4 management du risque routier soit déplacements, véhicules, communications et compétences),
 - le rappel des responsabilités concernant les déplacements domicile-travail (pas de lien de subordination, concertation)
 - les dispositions concertées et proposées aux salariés, concernant la prévention du risque trajet domicile-travail
 - les publics concernés par cette politique de mobilité (salariés, intérimaires, apprentis, stagiaires,...)
 - les éléments inscrits dans la politique de mobilité incitant d'autres publics (sous-traitants, entreprises intervenantes,...)
 - les conditions particulières à l'accueil des nouveaux arrivants (par ex. formation à l'utilisation du véhicule dans le contexte professionnel, à la sécurité routière, mise en main du véhicule,...)
- Pour les entreprises d'une certaine taille, concernées par l'obligation d'un plan de mobilité, intégrer la prise en compte de la prévention du risque routier professionnel dans ce plan.
- Trouver les moyens d'inciter les entreprises (critères à définir- sinistralité ?) non concernées par l'obligation du plan de mobilité à en élaborer un.

Parallèlement, les données statistiques disponibles (« l'essentiel du risque routier » et les indicateurs de surveillance constituant le tableau de bord associé) permettent d'identifier finement les secteurs d'activités, populations et modes de déplacement à cibler en priorité. Il est important de rappeler les limites de cet exercice, liées pour l'instant au périmètre des activités salariées. Avec l'avènement des plateformes de commerce, l'activité de livreur ou de coursier indépendant s'est fortement développée. N'étant pas un salarié au sens juridique, celui-ci est un prestataire de service auquel le droit du travail ne s'applique pas et où seul le droit commercial régit la relation avec son client : la rémunération pouvant être calculée à la tâche (nombre de colis livrés, nombre de courses...). L'action auprès de l'entreprise « donneuse d'ordres » n'aura que peu de retombées sur le prestataire. Les branches professionnelles conscientes et inquiètes de cette situation sont des interlocuteurs importants pour avancer sur ce sujet.

De manière plus globale, il est souhaitable d'associer les représentants de ces branches professionnelles à l'élaboration d'un plan d'action par secteur s'appuyant sur un diagnostic approfondi pour mieux situer le statut et la place des déplacements dans l'activité, identifier les contraintes, et d'arrêter avec elles les préconisations et les incitations envisageables.

Une première action de sensibilisation est à prévoir pour rappeler la réglementation existante (document unique d'évaluation des risques, rôle du service de santé au travail, ...) et faire apparaître explicitement dans l'activité des professionnels SUR la route, **l'activité de déplacement et de conduite routière en mission** au même titre que les autres activités. La mobilisation des services de l'inspection du travail est importante dans ce cadre.

Pour aborder le risque trajet domicile travail, et faciliter la mise en place d'actions de prévention, il est souhaitable de mobiliser les entreprises sur leurs pratiques de mobilité et sur l'impact de l'organisation du travail sur les déplacements : nécessité de tenir compte des évolutions du risque et de celle des pratiques des entreprises (utilisation croissante des nouvelles technologies, « parcellisation du transport », nouvelles formes d'organisation du travail, porosité risque routier en mission et risque routier en trajet...).

Le risque trajet domicile travail mérite d'être évalué par l'entreprise : c'est l'approche « Mobilité & Sécurité Durables » développée par la Cnam en 2012, qu'il conviendrait de réactiver. Les actions à mettre en place s'inscrivent alors dans un plan de déplacement d'entreprise, devenu depuis lors, plan de mobilité.

Le plan de mobilité, s'il intègre les aspects préventifs relatifs à la mission et au trajet, présente un avantage car il vient nourrir l'évaluation des risques inscrite au document unique demandé par le code du travail.

Impliquer concrètement l'entreprise sur la réalisation d'un **plan de mobilité intégrant la prévention du risque routier** est une piste prometteuse à condition :

- d'en présenter les gains possibles (coûts directs et indirects des déplacements et de leurs conséquences, impact environnemental, impact social, qualité de vie au travail,...),
- d'en présenter les avantages (conformité et respect de la réglementation),
- de prévoir les incitations financières nécessaires au passage à l'action (aides Ademe par exemple,...) ou les incitations financières pouvant faire suite à sa réalisation (minorations de cotisations ATMP par exemple,...).

Un travail de conviction et d'accompagnement des branches les plus concernées est à poursuivre, renforcer et à adapter aux spécificités et aux besoins de chacune. Il devra aboutir à la mise en place d'accords concrets par branche, intégrant les référentiels d'actions de prévention du risque routier et les incitations nécessaires, notamment financières, à la mise en œuvre des actions par les entreprises.

Cela permettra :

- de donner de la visibilité sur ce risque aux petites entreprises
- de développer des trames utilisables par les entreprises et adaptées à leur activité pour faciliter la modification des contrats de travail, règlements intérieurs, politiques de mobilité et le cas échéant, l'élaboration des plans de mobilité

4.2.2 Prévoir des mesures spécifiques pour les professionnels de la route :

Valoriser les actions déjà engagées et encourager la formation de tous les conducteurs à la prévention des risques (incluant la formation aux premiers secours) en s'appuyant sur les référentiels de formation existant portés par la branche ATMP, à articuler avec la réforme en cours des formations obligatoires FIMO FCO.

Aborder la relation à l'activité professionnelle (conduite, chargement, déchargement, livraisons) en favorisant :

- le développement et l'exploitation de solutions de communication et de gestion de l'activité qui répondent aux impératifs du métier et **réduisent les risques liés aux distracteurs de conduite.**
- la sensibilisation et la mise en œuvre de **modes d'organisation** et de **bonnes pratiques** qui **améliorent l'hygiène de vie et réduisent** les risques liés à la **fatigue et la somnolence.**

Faciliter les déplacements :

- **Aider les transporteurs** à choisir les itinéraires les plus adaptés en mettant à leur disposition l'information relative à l'exposition au risque (les systèmes de navigation existants ne sont pas forcément adaptés à tous les types de véhicules)
- Élaborer des incitations financières concrètes pour les y aider et pour améliorer le niveau de sécurité du véhicule pour son utilisateur et les autres usagers

Pour les utilisateurs de véhicule utilitaire léger :

- Envisager la nécessité de faire monter en compétences les conducteurs de VUL (par un programme du type FIMO FCO). Un référentiel de formation à la conduite professionnelle d'un VUL existe. Porté par la branche ATMP, il serait intéressant de le réexaminer pour envisager les évolutions nécessaires.

- Inclure dans la réglementation les aspects relatifs **au temps de conduite et temps de repos**

Il est souhaitable de prévoir une étude d'impact dans l'hypothèse de généralisation de ces mesures à des professionnels SUR la route.

4.2.3 Prévoir des mesures relatives à l'acquisition et à l'exploitation de véhicules utilitaires légers plus sûrs :

- Application obligatoire de la norme ISO 27956 pour l'acquisition d'un VUL,
- Intégration d'un aménagement sécurisé en référence à la Note scientifique et technique NS286 de l'INRS,
- Mention de la charge utile réelle du véhicule sur le certificat d'immatriculation du permettant aux professionnels de mieux maîtriser la charge totale du véhicule, réduisant de fait les risques de surcharge,
- Augmentation de la fréquence des contrôles techniques obligatoires et ajout de certains contrôles afin d'améliorer sensiblement l'état du parc des VUL (Une étude de 2015 sur 2,6 millions de VUL passés au contrôle technique, démontre une augmentation de l'âge moyen du parc VUL, plus de 12 ans, et un taux de contre visite deux fois supérieur à celui des VP dans les 5 premières années d'utilisation de ces véhicules).

4.2.4 Prévoir des mesures d'ordre général :

- Dans le cadre de l'élaboration des plans de « mobilité sûre et durable » inciter les entreprises à équiper leurs véhicules d'enregistreurs (géolocalisation en option) permettant :
 - la collecte des données apportant une meilleure connaissance des déplacements et de l'exposition au risque routier (temps passé, km parcourus, comportement de conduite,...)
 - la collecte de certaines données en cas d'accident.
Dans ce cadre, envisager la mobilisation des loueurs longue durée et des prestataires de gestion de flottes pour inciter les entreprises à développer ces pratiques (outils de bilan, indicateurs de suivi...)
- Envisager pour les VUL ou les PL, le déploiement d'expérimentations relatives à la conduite encadrée (encadrée permet aux jeunes scolarisés âgés de 16 ans à 18 ans qui se destinent aux métiers de la route de conduire avant leurs 18 ans en compagnie d'un accompagnateur), la conduite supervisée (équivalent de la conduite accompagnée pour les personnes âgées de plus de 18 ans) ou de la conduite accompagnée en entreprise.
- Aborder par une démarche concertée entre l'Etat, les entreprises et les branches, la question de la prise en compte des temps de déplacement en mission et son rapport avec l'amplitude de travail journalière pour les conducteurs non astreints à une réglementation spécifique du temps de conduite
- Favoriser l'émergence de compétences dans l'entreprise en prévoyant l'intégration de modules « prévention du risque routier » dans les référentiels d'accès à l'emploi (diplômes, titres professionnels, certificats de qualification professionnelle) mais aussi dans les périodes de formation en milieu professionnel (stages, apprentissage, contrats de professionnalisation). Ces actions sont à envisager sur un plan inter professionnel ou en lien avec les branches professionnelles concernées qui se porteraient volontaires.

5. Recommandations

Pour favoriser la mise en œuvre de ce plan d'action, les recommandations suivantes sont proposées au CNSR.

Un signal fort doit être donné par l'instauration d'une politique nationale portée par l'État et les parties prenantes, pour fixer les objectifs, favoriser l'engagement du monde professionnel et la concertation avec les partenaires sociaux des branches.

La mise en œuvre de mesures ambitieuses et concrètes, accompagnées de la pédagogie nécessaire et s'inscrivant dans le contexte socio-économique, doit répondre à l'objectif d'amélioration de la performance globale des entreprises.

Les recommandations proposées s'établissent ainsi sur 4 axes majeurs de mise en œuvre :

- Une politique de mobilité sûre et durable portée par l'État et les parties prenantes
- Un socle réglementaire visant le traitement du risque en mission
- Une approche globale de la mobilité pour englober la prévention du risque trajet domicile travail
- Une politique d'incitation forte, portée par toutes les parties prenantes et tournée vers les entreprises pour accélérer le déploiement de plans de « mobilité sûre et durable ».

Pour faciliter la sensibilisation et la mobilisation des entreprises, et pour produire les effets attendus, le déploiement doit être construit dans la durée et de manière concertée entre le monde professionnel, employeurs et travailleurs, l'État dans ses composantes plurielles, les collectivités territoriales et toutes les parties prenantes agissant dans le cadre professionnel et notamment :

- Ministères en charge du travail, de la santé, de la transition écologique et des transports, de l'intérieur, de l'éducation nationale, du développement économique et des finances...
- Collectivités territoriales aux différents niveaux de compétence et d'intervention sur le territoire et les transports, Autorités organisatrices de la mobilité, chambres de commerce...
- Assureurs sociaux, représentants employeurs et salariés des branches professionnelles, services de Santé au travail, acteurs de la prévention des risques professionnels et de la santé au travail...
- Organismes complémentaires (santé, prévoyance...), assureurs, constructeurs automobiles, loueurs de véhicules, prestataires de gestion de flotte en entreprise...

La logique de présentation de ces 4 axes s'appuie sur la chronologie envisageable, bien que certaines actions, notamment celles de l'axe 4, puissent être lancées plus tôt ou s'établir en plusieurs phases.

Axe 1 : Instaurer le cadre pluriel nécessaire à la gouvernance et au déploiement d'actions concertées

Recommandation n°1.1 :

- **Installer un comité national** pour bâtir une **politique commune dans le champ de la mobilité** intégrant santé au travail, sécurité routière et environnement.

Comité multipartite composé de l'État dans ses composantes plurielles, des collectivités territoriales, des assureurs sociaux et d'une représentation des partenaires sociaux, employeurs et travailleurs.

Recommandation n°1.2 :

R1.2 - Confier au comité national la mission d'élaborer et de mettre en place une **politique de mobilité sûre et durable**, dont les objectifs concertés avec les parties prenantes contribuent à :

- **assurer l'appropriation par le monde professionnel** des enjeux de la prévention des risques routiers,
- **développer la prise de conscience des bénéfiques pour l'entreprise** d'une approche globale de la mobilité incluant tous les déplacements générés et leurs conséquences,
- **inciter les entreprises** à mettre en œuvre des **plans de mobilité sûre et durable** intégrant notamment la prévention des risques lors des déplacements en mission et des trajets domicile-travail.

Recommandation n°1.3 :

Déployer une première phase de communication vers le monde professionnel axée sur les enjeux de la prévention du risque routier et l'illustration concrète des bénéfiques pour l'entreprise d'une approche adaptée, répondant à l'analyse de son activité et questionnant plus globalement les déplacements.

4 volets composent cette phase de communication ciblée :

Volet 1 : Sensibiliser, mobiliser et inciter le monde professionnel par la promotion et la diffusion de « L'essentiel du Risque routier professionnel » accompagné d'un tableau de bord « sinistralité ».

Volet 2 :

Rappeler le code de bonnes pratiques de prévention du risque routier élaboré par les partenaires sociaux de la branche Accident du travail (Régime général) en 2003 et 2004 et promouvoir sa déclinaison en principes d'action reconnus par l'Etat et les régimes de couverture sociale de l'accident du travail s'appuyant sur les 4 axes de management :

- Management des déplacements
- Management des véhicules
- Management des communications
- Management des compétences

Dans la continuité de la campagne lancée, rappeler largement l'obligation d'évaluation et de prévention du risque routier professionnel en mission par l'illustration concrète de la mise en œuvre des 4 axes de management en entreprise.

Volet 3 :

Le Véhicule Utilitaire Léger :

Rappeler les résultats des travaux menés dans le cadre du Livre Blanc « 12 propositions pour un VUL plus sûr » publié par le comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel et **actualiser les préconisations faites par le « Groupe Commun de Concertation VUL »**

Volet 4 :

Capitaliser les bonnes pratiques de prévention et prévoir des mesures d'ordre général.

La mise en visibilité de solutions est essentielle pour mobiliser le monde professionnel sur sa capacité à agir sur ce risque. Elles sont à envisager sur un plan inter professionnel ou en lien avec les branches

professionnelles concernées qui se porteraient volontaires et concernent les 4 axes de management de la prévention du risque routier incluant entre autres, la montée en compétences des entreprises et des conducteurs dans le cadre professionnel (formation continue et formation initiale).

Axe 2 : Accentuer la prévention du risque en mission par le renforcement des exigences réglementaires pour les entreprises les plus concernées

Recommandation n°2.1 :

Pour les entreprises les plus concernées (seuil de sinistralité) ou les entreprises des branches professionnelles impliquées, imposer à l'employeur de mettre à la disposition des salariés un document de référence intitulé « politique de déplacement en mission » répondant à l'obligation d'évaluation du risque professionnel routier et devenant partie intégrante du document unique d'évaluation des risques.

Par la production de ce document, l'entreprise établit la référence des actions mises en place pour prévenir le risque routier professionnel en mission. Intégré au document unique d'évaluation des risques professionnels imposé par le code du travail, il ne représente pas pour l'entreprise un « document supplémentaire » mais une aide à la formalisation et à la communication des actions et modalités retenues pour maîtriser les déplacements en mission et donner la visibilité nécessaire aux actions et règles mises en place par l'entreprise.

Il présente l'avantage d'apporter la visibilité nécessaire sur ce risque grave et permet :

- D'identifier tous les cas et les conditions de déplacement en mission des salariés
- De préciser dans chaque cas, les dispositions prises par l'entreprise pour réaliser ces déplacements
- D'intégrer toutes les actions de prévention des risques mises en place à l'occasion des déplacements en mission

S'agissant des déplacements routiers, ce document :

- Définit clairement le partage des responsabilités entre le salarié conducteur en mission et l'entreprise organisatrice des missions
- Précise les publics concernés, salariés, intérimaires, apprentis, stagiaires...et les modalités d'accueil des nouveaux entrants dans l'entreprise
- Précise toutes les règles et dispositions prises par l'entreprise concernant les déplacements en mission, leur organisation et les moyens mis à disposition des publics concernés (selon l'approche des « 4 managements du risque routier » c'est-à-dire management des déplacements, des véhicules, des communications et des compétences)
- Contient également, en cohérence avec ces dispositions, l'ensemble des règles de mise à disposition et d'utilisation des véhicules utilisés pour les déplacements en mission et notamment les éléments constitutifs des « car policy » utilisées habituellement dans le cadre de la gestion de flottes de véhicules.

Recommandation n°2.2 :

Rendre obligatoire une clause spécifique « déplacements en mission » dans les contrats de travail qui le justifient, c'est à dire pour les personnels occupant des fonctions nécessitant des « déplacements en mission », en y mentionnant :

- La nécessité du déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- Le besoin substantiel de détenir un permis de conduire pour réaliser tout ou partie de l'activité professionnelle,
- L'obligation pour le salarié d'avertir immédiatement son employeur en cas d'invalidation de son permis de conduire.

Recommandation n°2.3 :

Intégrer une clause spécifique « risque routier en mission » pour les entreprises soumises à l'obligation d'un règlement intérieur et concernées par le risque en mission :

- indiquant que l'entreprise a pris des dispositions spécifiques dans le cadre de son obligation d'évaluation des risques professionnels, pour assurer les déplacements des salariés en mission dans les meilleures conditions possibles
- précisant que ces dispositions sont détaillées dans un document de référence nommé « Politique de déplacement en mission » consultable par tous les salariés et leur permettant de s'y conformer
- précisant les sanctions mises en œuvre par l'entreprise en cas d'infraction à ces dispositions par un salarié.

Axe 3 : Aborder la prévention du risque trajet domicile travail par une approche globale de la mobilité

Recommandation n°3.1 :

Au sein du comité national, élaborer et formaliser le contenu type d'une politique globale de mobilité sûre et durable intégrant la prévention des risques mission et trajet domicile-travail en s'appuyant notamment sur le livre blanc « Prévenir le risque trajet domicile travail : 12 propositions » publié en 2012 par le comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel.

La prévention par l'entreprise du risque trajet domicile travail ne s'impose pas. Elle est conditionnée à la mise en place de dispositions concertées entre l'employeur et les collaborateurs. Pour faciliter la prise en compte du risque trajet domicile travail et la mise en place d'actions de prévention, il est souhaitable de mobiliser les entreprises (employeurs et collaborateurs) sur leurs pratiques de mobilité et sur l'influence croisée de l'organisation du travail et des déplacements domicile travail sur les risques professionnels.

La démarche engagée en 2012 a encore toute son actualité : moins et mieux se déplacer favorise à la fois la protection de l'environnement en réduisant les sources de pollution, et la protection de la santé en limitant les risques d'accidents. L'actualisation des 12 propositions de ce document constituera une base solide pour mobiliser le monde professionnel sur les solutions disponibles permettant de répondre aux enjeux de la prévention de ce risque.

Pour rappel, les 12 propositions argumentées, détaillées et accompagnées de mesures concrètes dans le Livre Blanc :

- Développer la concertation entre toutes les parties prenantes pour mieux prévenir le risque trajet
- Intégrer systématiquement les objectifs de sécurité et de santé au travail dans les Plans de déplacement d'entreprise
- Aménager l'organisation du travail pour réduire les déplacements et les contraintes horaires
- Développer des services pour faciliter les trajets des salariés
- Faciliter les possibilités de logement à proximité du lieu de travail
- Aider les salariés à mieux organiser leurs trajets
- Réduire le risque lié à l'usage du deux-roues motorisé
- Favoriser le covoiturage en sécurité
- Favoriser un usage du vélo en sécurité
- Promouvoir les Plans de déplacement interentreprises (PDIE) dans les zones d'activité économique
- Réduire le risque d'accident de trajet lié aux horaires atypiques
- Favoriser des trajets plus sûrs pour les salariés à statut précaire

Recommandation n°3.2 :

Transformer le Plan de Mobilité en un outil plus incitatif pour les entreprises et répondant clairement aux enjeux environnementaux, économiques, sanitaires et sociaux, le **Plan de Mobilité Sûre et Durable**.

En complétant le document « Politique de déplacement en mission » par les dispositions liées au trajet domicile travail et même plus largement à la mobilité générée par l'entreprise pour des tiers (fournisseurs, clients...), l'entreprise établit la référence des actions mises en place pour prévenir l'ensemble des risques routiers professionnels.

Ce document enrichi par l'entreprise et intitulé « Politique de mobilité sûre et durable » constitue le point de référence de la maîtrise de la mobilité dans l'entreprise.

Il rappelle notamment la nécessaire concertation avec les collaborateurs (absence de lien de subordination pour le trajet domicile travail). Il doit donc être adopté par les institutions représentatives du personnel. Mis à disposition de tous, proportionné à la taille de l'entreprise et à la place de la mobilité dans son activité, il présente l'avantage :

- **en interne dans l'entreprise:**
 - D'identifier clairement la mobilité dans l'activité de l'entreprise et d'afficher la visibilité nécessaire sur ce risque grave et sa prévention,
 - De constituer la référence commune des différentes fonctions de l'entreprise trop souvent cloisonnées (RH, Achats, Finances, Assurance, Gestion de flotte, Qualité, Sécurité, Environnement...)
 - D'assurer la mise en place d'actions cohérentes portées par ces directions
 - De générer la mutualisation de certains moyens contribuant positivement au résultat économique.
- **en externe**, de constituer le document de base pour :
 - exposer les besoins de l'entreprise dans les échanges avec les entreprises voisines (plans de mobilité inter-entreprises)
 - négocier avec les collectivités territoriales et autorités organisatrices de la mobilité lors de l'élaboration de plans de mobilité

Sur cette base, l'intégration au plan de mobilité actuel des aspects préventifs relatifs au trajet domicile travail et aux déplacements en mission réalisée sous l'égide du comité national et en concertation avec les parties prenantes permettra d'équiper les entreprises et de les aider dans la maîtrise des déplacements.

Elles disposeront ainsi d'un **outil** :

- **unique adressant l'ensemble des composantes environnementales, économiques, sanitaires et sociales,**
- **porté et promu en cohérence par l'ensemble des parties prenantes et notamment les diverses composantes de l'Etat, les assureurs sociaux et les collectivités territoriales**
- **réellement incitatif et adapté** aux plus petites entreprises (plan de mobilité inter-entreprises)

C'est à ces conditions que la mise en œuvre par les entreprises d'un plan de mobilité sûre et durable contribue à l'amélioration de leur performance globale.

Recommandation n°3.3 :

Lancer une **campagne de communication** et d'engagement portée au plan national et au plan local pour mobiliser les entreprises sur le thème « **repenser ses déplacements** » en réponse aux enjeux sociétaux afin de favoriser l'éclosion des plans de mobilité sûre et durable.

Pour le risque en mission comme pour le risque trajet domicile travail, la formalisation des dispositions mises en œuvre pour améliorer les déplacements trajet domicile travail est un levier d'amélioration de la prévention des risques et plus globalement de la performance de l'entreprise ; « Repenser ses déplacements », c'est identifier et tenir compte de l'ensemble de la mobilité générée par l'entreprise pour en limiter ses conséquences non souhaitées (Référence peut être faite aux travaux « Mobilité & Sécurité Durables » menés en 2012 et 2013 par l'Assurance Maladie Risques professionnels).

Cette campagne de communication et d'engagement est à prévoir au plan national comme au plan local pour mobiliser les entreprises et favoriser au plan local pour mobiliser le.

Une des conditions de réussite en est l'affichage concret, s'appuyant sur des retours d'expérience probants, des gains réalisables et des avantages liés à la mise en place d'un plan de « mobilité sûre et durable ».

Cette action est à mener conjointement avec les actions envisagées à l'axe 4 qui propose de développer et de mettre en œuvre une politique d'incitation forte vers les entreprises.

Axe 4 : Déployer une politique d'incitation forte, portée par toutes les parties prenantes pour des plans de « mobilité sûre et durable »

Recommandation n°4.1 :

Développer des politiques de maîtrise de la mobilité adaptées aux métiers, en incitant les acteurs clés dans les branches professionnelles à développer l'accompagnement et les outils nécessaires à l'engagement des entreprises.

La publication annuelle « L'essentiel du risque routier professionnel » portée par l'Etat et les assureurs sociaux donne les éléments statistiques permettant aux secteurs d'activité de se situer dans les résultats de sinistralité du risque routier professionnel. Diffusée publiquement, elle est une base importante de mobilisation des secteurs professionnels concernés.

L'idée n'est pas de pointer certains secteurs (pas d'action du type name & shame) mais d'accompagner les secteurs les plus en besoin pour développer et mettre en œuvre à large échelle l'approche préventive nécessaire.

S'adresser aux branches professionnelles présente un triple avantage :

- Développer une prévention pertinente répondant aux besoins du métier
- Construire un accompagnement et des outils pour les plus petites entreprises
- Assurer la cohérence et la convergence des messages portés vers les entreprises par les différents acteurs de la branche dans le cadre de leurs missions (organisations professionnelles, organismes de prévention de branche, OPCO, assureurs, organismes complémentaires en santé et prévoyance...)

Il est souhaitable d'associer les représentants de ces branches professionnelles à l'élaboration d'un plan d'action par secteur s'appuyant sur un diagnostic approfondi pour mieux situer le statut et la place des déplacements dans l'activité, identifier les contraintes, et arrêter avec elles les préconisations et les actions envisagées qui pourraient concerner :

- L'aide au constat et diagnostic
- La production et la mise à disposition de trames adaptées aux activités de la branche et destinées en particulier aux plus petites entreprises :
 - Clauses contrat de travail et de règlement intérieur,
 - Politique de déplacement en mission,
 - Politique de mobilité sûre et durable
- La formation et la montée en compétences de toutes les fonctions de l'entreprise pour intégrer la prévention du risque routier dans l'approche mobilité

Ces travaux pourraient aboutir à la mise en place d'accords concrets par branche, intégrant les référentiels d'actions de maîtrise de la mobilité et les incitations nécessaires, notamment financières, à la mise en œuvre des actions par les entreprises.

Recommandation n°4.2 :

Obtenir l'engagement de tous les acteurs clés de la mobilité (notamment collectivités, autorités organisatrices, assureurs, constructeurs, loueurs, gestionnaires de flotte, consultants en mobilité...) à intégrer à leur offre et à promouvoir, les aspects « sûrs et durables » des plans de mobilité.

Engager une campagne de sensibilisation aux enjeux auprès des acteurs de la mobilité en lien avec l'entreprise (Constructeurs, loueurs, assureurs, prestataires de gestion de flotte, formateurs, consultants).

Expérimenter dans un but de déploiement, la collaboration avec ces acteurs pour faire converger plan de prévention du risque routier, diagnostics de risque, outils de gestion de flotte et d'optimisation des déplacements au sein de plans de mobilité sûre et durable.

Envisager la possibilité de partager et d'exploiter conjointement certaines données utiles et de produire à destination des entreprises des outils communs de pilotage de la mobilité.

Recommandation n°4.3 :

Pour assurer la mise en œuvre effective dans les entreprises des plans de mobilité sûre et durable, **déployer une stratégie de mobilisation et d'accompagnement des entreprises s'appuyant sur une offre d'incitations financières pertinentes**, adaptées et portées en complémentarité par toutes les parties prenantes.

Il est proposé de procéder en plusieurs phases dans le but d'une meilleure appropriation des enjeux par le monde professionnel et d'un engagement pérenne.

La mobilisation des entreprises dans la durée n'est envisageable que si les enjeux sont perçus, les risques mesurés et les solutions disponibles. Elle se fait dans le contexte d'évolution de l'activité et des ressources de l'entreprise, qui peut changer brutalement et remettre en questions les choix arrêtés. Ainsi, au-delà de la mobilisation directe de l'entreprise, la mobilisation de son environnement externe est essentielle pour garantir une lecture continue des enjeux et pérenniser l'engagement et les actions mises en œuvre.

Partant de cette hypothèse, la stratégie de mobilisation doit privilégier dans un premier temps l'information, la sensibilisation des entreprises, l'expérimentation et la capitalisation des remontées d'expérience pour faciliter la mise en place de réels projets. Un plan d'incitations financières doit accompagner cette phase pour convaincre l'entreprise d'investir et d'en mesurer les résultats.

Une deuxième phase d'accompagnement conseil, toujours assortie d'incitations financières doit faciliter la généralisation et préparer rapidement la réponse aux nouvelles obligations réglementaires. La dégressivité des incitations financières dans le temps peut être un facteur d'engagement des entreprises.

Enfin vient la phase définitive d'obligation réglementaire pour laquelle :

Un contrôle de conformité est possible, assorti de sanctions (inspection du travail, assureurs sociaux...)
Les incitations financières disparaissent à l'investissement pour devenir des « bonus » récompensant un objectif de résultat faisant suite à l'engagement.

Les incitations financières à élaborer et à proposer doivent converger vers la mise en œuvre de plan de mobilité sûre durable. Un travail est à engager pour développer cette offre et moderniser certaines incitations existantes pour qu'elles répondent complètement aux objectifs fixés du déploiement de ces plans de mobilité (pour exemple non exhaustif, positionnement d'une aide de l'Ademe à prévoir en amont, révision des principes de la minoration de la cotisation accidents du trajet domicile travail...)

Portées par tous les acteurs (État, collectivités territoriales, assureurs sociaux, assureurs automobiles, constructeurs automobiles, loueurs, ...), chacun dans le cadre de ses missions, ces incitations financières doivent permettre :

En phase d'expérimentation et de déploiement, d'accompagner les investissements des entreprises (ex. investissements aidés par l'Ademe, par les collectivités, subventions prévention et contrats de prévention de l'Assurance Maladie Risques Professionnels, ...)

Après la mise en œuvre, de récompenser les résultats obtenus (minorations de cotisations assurance, loueurs, gestionnaires de flotte, minoration de cotisation accident du travail ou trajet de l'Assurance Maladie Risques Professionnels...)

Pour favoriser une dynamique d'engagement, une gestion de cette offre est nécessaire, rendant par exemple certaines incitations accessibles aux entreprises des secteurs qui se sont engagés formellement (cf. le principe des conventions nationales d'objectifs de l'assurance Maladie risques professionnels signées entre la Cnam et les organisations professionnelles).

Références documentaires et bibliographiques

Rapport de gestion 2018 de l'Assurance Maladie - Risques professionnels

« Bilan 2017 des conditions de travail » publié par le Ministère du Travail

Rapport statistique 2016 sur la fonction publique territoriale présenté par le fonds national de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles (FNP) de la CNRACL

Enquête SUMER (Surveillance médicale des expositions aux risques professionnels), pilotée par la direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (Dares) en 2010 puis 2013

Arrêté interministériel en 2001 de création du « Comité de pilotage pour la prévention du risque routier encouru par les salariés »

Arrêté interministériel en 2006 d'extension du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel

« Activité de conduite, activité de travail » de François Hubault : ouvrage collectif publié en 2011 disponible à l'adresse suivante http://pmb.cereq.fr/index.php?lvl=notice_display&id=44205

Fort E, Pourcel L, Davezies P, Renaux C, Chiron M, Charbotel B. Road accidents, an occupational risk. Saf Sci 2010 ; 48(10) :1412-20

Enquête nationale Transports et Déplacements réalisée en 2008

Publication INSEE Première de septembre 2019 : service de statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et solidaire <https://www.insee.fr/fr/statistiques?collection=116>

Bilan sécurité routière 2018 publié par l'ONISR

Sondage risque trajet en 2019 par IFOP pour PSRE (Promotion de la Sécurité Routière en Entreprise)

Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire, Collection Le point sur, numéro 14-CERTU, Mobilités et transports, 2010

The risk of road traffic crashes of occupational drivers. A responsibility study with comparison to the general population. Nicolas Guibert, Jean-Louis Martin, Marine Dufournet, Vivian Viallon, Blandine Gadegbeku, Emmanuel Lagarde, Barbara Charbotel

Directive 2003/59/CE du parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003, transposée en droit français par le décret 2007-1340 du 11 septembre 2007 désormais codifié aux articles R. 3314-1 et suivants du code des transport

« L'Essentiel du risque routier professionnel » publié en janvier 2020 par le Ministère du Travail

Charte signée en 1999 entre l'État représenté par la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière Isabelle Massin et la branche ATMP représentée par le Directeur des Risques Professionnels de la CNAMTS, Gilles Evrard

Prévention du risque routier au travail : texte adopté le 5 novembre 2003 par la commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles (CATMP) de la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie

Prévenir les accidents routiers de trajet : texte adopté le 28 janvier 2004 par la commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles (CATMP) de la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie

Dossier « Guide d'évaluation des risques : le risque routier en mission » de l'INRS disponible à l'adresse <http://www.inrs.fr/actualites/guide-evaluation-risque-routier-mission.html>

Livre blanc « 12 propositions pour un véhicule utilitaire plus sûr » publié en janvier 2007 par le comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel

Rapport final du groupe commun de concertation véhicule utilitaire léger (VUL) publié en avril 2009 par le comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel

Livre blanc « Prévenir le trajet domicile travail : 12 propositions » publié en 2012 par le comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel

« 7 engagements pour une route plus sûre » accessibles sur le site <https://www.securite-routiere.gouv.fr/employeurs-engages>

Recommandation « Accueil des nouveaux entrants dans l'entreprise face au risque routier professionnel » adoptée par le CNSR en plénière le 9 juillet 2019 accessible à l'adresse <https://conseilnational-securiteroutiere.fr/les-travaux/#les-recommandations> adoptée

« Mobilité & Sécurité Durables : repensons les déplacements professionnels » deux flyers « La mobilité, composante essentielle du travail » et Plans Déplacements Entreprise : comment intégrer les objectifs de santé au travail ? » publiés par l'Assurance Maladie Risques professionnels en 2012

INSTRUCTION INTERMINISTERIELLE N° DGT/CT3/DSR/BPAL/2018/281 du 17 décembre 2018 relative à la prévention du risque routier professionnel

Plan de mobilité cité dans l'article 82 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) publiée le 24 décembre 2019

« Plan de mobilité et sécurité durables : repenser les déplacements professionnels » Thierry Fassenot, Anne Génot, Frédéric Jardin, Anne-Sophie Valladeau, référence ED6202 publié par l'INRS en mai 2015