

<https://www.observatoire-collectivites.org/spip.php?article1027>

Quels moyens de prévention ?

- Juridiscopes - Prévention des risques - Hygiène et sécurité - Accident de trajet -



Date de mise en ligne : mardi 9 février 2010

**Copyright © Observatoire Smacl des risques de la vie territoriale - Tous
droits réservés**

[1]

Une réflexion en amont

L'intérêt de la prévention est de réduire l'exposition de l'agent au risque trajet, du moins dans sa gravité. Toute la problématique réside dans le fait que tout employé territorial peut habiter plus ou moins loin de son lieu de travail avec utilisation de moyens de transport divers. Cette problématique est renforcée par l'éloignement du lieu de résidence et des trajets effectués majoritairement en heure de pointe, période où la circulation connaît le plus d'obstacles ; d'autant plus que la crainte de ne pouvoir gérer son temps peut être source de comportement à risque de la part du conducteur, un des éléments récurrents dans l'arbre des causes des accidents de la circulation.

De l'incitation à l'obligation

Bien que la majorité des actions constitue le fruit d'une démarche volontaire dans le but de désengorger les centres-villes, le législateur est également intervenu pour cadrer les grandes orientations des plans de déplacement urbains. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30/12/1996 oblige les agglomérations de plus de 100 000 habitants, en leur qualité d'autorité organisatrice de transport, à réaliser ces plans de déplacements et leur schéma d'orientation. La loi Solidarité et développement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 renforce cette obligation sur le développement des plans de déplacement entreprises et administrations (PDE/PDA).

Cohérence et expérimentation

Existe-t-il des solutions clés en mains ? Non dans l'absolu, mais gérer cette problématique passe par des expériences et la synthèse des bonnes pratiques. C'est précisément l'objet du livre blanc édité prochainement sur les travaux menés par un comité de pilotage rassemblant la CNMATS, MSA et CNRACL, preuve que le risque routier s'intègre mieux dans les préoccupations professionnelles.

Une politique de prévention du risque trajet repose sur deux principes fondamentaux :

1. La volonté permanente des dirigeants de la collectivité à œuvrer dans cette voie avec des axes concrets de travail. Il s'agit avant tout d'un état d'esprit basé sur l'anticipation.
2. La capacité à faire évoluer la culture interne du personnel pour le préparer à optimiser ses déplacements.

Pour l'évaluation des risques, la collectivité dispose déjà d'outils internes (statistiques accidents du travail, document unique d'évaluation des risques professionnels et « cartographie » des lieux de résidence des agents).

Pour structurer l'approche prévention

- La conception d'un PDE/PDA (plan de déplacement entreprise/administration) permet de traverser les différentes problématiques, les prioriser et construire des axes de progrès dans une optique de développement durable (incitation au Co voiturage, transports en commun, cadrer l'usage des véhicules de service si la tendance est à

l'utilisation pour les trajets, contrôles techniques des véhicules de fonction..., quelques exemples parmi d'autres.).

- Accompagner les agents sur la sensibilisation au risque routier et les amener à réfléchir sur les notions de transport optimisé et sécurisé.

SMACL Assurances, par l'intermédiaire de son service prévention, peut proposer un accompagnement personnalisé sur la question relative à la sensibilisation du personnel à ce risque. (Renseignements sur prevention@smacl.fr).

Pour en savoir plus

Références [gazette des communes](#)

– Rueil Malmaison fait marcher ses agents La ville incite ses agents à ne pas prendre leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail

– Le Finistère limite ses déplacements. Primé dans la catégorie « coopération et mutualisation au Grand Prix du mangement public 2009, lors du salon de l'emploi public, le conseil général du Finistère revoit tous les déplacements de ses agents.

– Chambéry prépare son plan de déplacement entreprises : les principaux employeurs publics du centre de la capitale savoyarde se sont engagés dans une démarche visant à réduire la part de la voiture dans les déplacements

– Les collectivités locales basées à Besançon collaborent pour le covoiturage : ce système devrait, à terme, bousculer les habitudes des agents territoriaux.

– Strasbourg et la communauté urbaine comptent faire progresser leur programme d'éco mobilité en privilégiant l'adoption de plans de déplacements alternatifs.

– Transports domicile-travail. L'agglomération de Saint Briec veut limiter l'usage de l'automobile. La communauté d'agglomération réunit des acteurs publics autour d'une ébauche de plans de déplacements des agents.

Pour un exemple de plan de déplacement urbain :

[Plan de déplacement urbain du pays voironnais](#) (source site du pays voironnais)

– [Quelle est la définition juridique de l'accident de trajet ?](#)

– [Accident de trajet, accident du travail, accident de service, accident de mission : quelles différences ?](#)

– [A qui incombe la charge de la preuve ?](#)

– [Où commence et où s'arrête le trajet ?](#)

– [Une agression peut-elle être assimilée à un accident de trajet ?](#)

Quels moyens de prévention ?

- [Sous quelles conditions un accident survenu à l'occasion d'un détour peut-il être considéré comme un accident de trajet ?](#)
- [Peut-on changer ses habitudes ?](#)
- [Les distraits sont-ils protégés ?](#)
- [Les trajets lieu de vacances-travail sont-ils protégés ?](#)
- [Le co-voiturage est-il protégé ?](#)
- [Quelle réalité statistique ?](#)
- [Combien ça peut coûter à la collectivité ?](#)

[1] Photo : © Shutterstock