



# Prévenir les accidents routiers de trajet

Texte adopté le 28 janvier 2004

Par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies  
Professionnelles

## 1 Préambule

La définition de l'accident de trajet donnée par le code de la sécurité sociale (**Art L 411 2**) est la suivante :

*« Est également considéré comme accident du travail, lorsque la victime ou ses ayants droit apportent la preuve que l'ensemble des conditions ci-après sont remplies ou lorsque l'enquête permet à la caisse de disposer sur ce point de présomptions suffisantes, l'accident survenu à un travailleur mentionné par le présent livre, pendant le trajet d'aller et de retour, entre :*

*1°) la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où le travailleur se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail. Ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ;*

*2°) le lieu du travail et le restaurant, la cantine ou, d'une manière plus générale, le lieu où le travailleur prend habituellement ses repas, et dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel et étranger aux nécessités essentielles de la vie courante ou indépendant de l'emploi.»*

L'accident routier de trajet intervient généralement sur l'espace public, le véhicule utilisé étant, dans la très grande majorité des cas, celui du salarié. Il se distingue, par une jurisprudence abondante, à la fois de l'accident routier de mission (avec comme paramètre discriminant l'existence ou non du lien de subordination au moment de l'accident), et de l'accident routier « de la vie » (avec comme paramètre discriminant la notion d'« intérêt personnel » associée au déplacement).

Les accidents mortels routiers de trajet représentent environ 45% des accidents mortels pris en charge par la Branche AT/MP. C'est dire tout le poids social et économique des accidents routiers de trajet. Leur réduction constitue en conséquence un enjeu essentiel pour la branche.

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

Une première série de facteurs est liée au territoire, à sa configuration et à sa gestion. Ainsi, des entreprises situées en zone rurale n'auront pas à gérer les mêmes problèmes que d'autres entreprises situées en zone périurbaine. En région montagneuse, par ailleurs souvent à climat plus rude, les difficultés seront plus importantes qu'en plaine. Les risques seront nécessairement plus élevés en hiver qu'en été.

Au delà de l'aspect géographique, la gestion du territoire par les acteurs publics a également son importance : quelles sont les voies disponibles pour rejoindre l'entreprise ? (routes et autoroutes ne présentent pas le même niveau de risque), quelle est l'offre de transports collectifs permettant de desservir l'entreprise, aux horaires utiles (prise et fin de service) ? Enfin, il faut noter l'importance toute particulière de la distance entre le lieu d'habitation et le lieu de travail. Une étude de l'Insee ( « Les déplacements domicile travail : de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux » par Julien Talbot, Division « Etudes territoriales » de l'Insee, Avril 2001) montre que cette distance s'accroît régulièrement et ceci depuis plusieurs années. Il y a dans ce fait de société une source mécanique d'accroissement du risque trajet.

Une seconde série de facteurs est liée à l'activité de travail elle-même. Ainsi certaines organisations du travail peuvent faire peser des contraintes particulières sur les salariés (par exemple prise de service ou fin de service hors des plages de fonctionnement des transports collectifs; travail effectué en plusieurs séquences avec coupures ce qui accroît le nombre de déplacements entre le domicile et le lieu de travail).

A contrario, certaines dispositions prises au niveau de l'établissement peuvent diminuer l'exposition au risque (transports collectifs adaptés aux horaires, repas pris sur place).

**Du fait de l'ensemble de ces caractéristiques, il résulte une situation particulière qui fait que la prévention de ce risque dépend essentiellement de la volonté d'agir ensemble au niveau local, entre employeurs et salariés.**

**La Commission des AT/MP demande que cette réflexion soit inscrite dans le champ de la concertation conduite au sein des entreprises et ou des établissements par les partenaires sociaux.**

Pour ce faire, elle a défini une approche méthodologique s'inspirant des principes généraux de prévention, approche qui peut être un support et un cadre de réflexion pour les acteurs de terrain qui ont à prendre en charge cette concertation.

## **2 Une approche structurée de la prévention du risque routier trajet**

Il convient de proposer tout d'abord des mesures permettant l'évitement ou la réduction du risque.

### ***- Réduire l'exposition au risque trajet en limitant les déplacements des salariés.***

La mise à disposition d'un restaurant d'entreprise ou la possibilité de prendre les repas sur place permettent de limiter cette exposition de manière sensible. En effet, un aller retour lié au repas de midi multiplie par deux l'exposition au risque.

Pour certaines professions à horaires particuliers, une organisation du travail avec coupures au sein d'une même journée accroît l'exposition au risque en augmentant les fréquences d'aller-retour domicile-travail.

### ***- Préférer les moyens de transport collectifs aux moyens de transport individuels.***

Les systèmes de transports collectifs organisés ou financés par l'entreprise, ou l'incitation à utiliser les transports publics, sont de bons moyens de réduire le risque pour les salariés.

\*\*\*\*\*

Cependant, ces mesures d'évitement et de réduction du risque connaissent nécessairement une limite. Aussi, convient il de proposer des mesures qui permettent l'usage de moyens de transport individuels dans les meilleures conditions de sécurité possibles dans un contexte donné. Ainsi, il peut être proposé de :

### ***- Aménager les accès à l'entreprise et faciliter le stationnement des véhicules des salariés.***

L'aménagement des abords de l'entreprise, le balisage, l'éclairage, l'organisation de la circulation interne, la mise à disposition de parkings en nombre suffisant sont des mesures collectives qui peuvent contribuer à une diminution de l'incidence et de la gravité du risque. Lorsque certains aménagements de l'espace public apparaissent nécessaires, des accords peuvent être utilement recherchés avec les autorités gestionnaires .

### ***- Inciter les salariés à veiller au bon état de leur véhicule.***

La vérification de l'état des véhicules favorisée par l'entreprise, les campagnes visant l'éclairage, les pneumatiques ou d'autres organes essentiels de sécurité et réalisées à certains moments précis de l'année (par exemple au début de l'hiver) sont des moyens efficaces de sensibilisation et de responsabilisation des salariés.

### ***- Apporter une aide aux salariés pour qu'ils puissent prendre la route dans des conditions aussi sûres que possible.***

Un certain nombre de mesures telles que :

- un aménagement concerté des horaires,
  - un accès aux informations sur les conditions de circulation telles que les conditions météo et les travaux en cours sur le réseau routier local,
- permettent aux salariés de mieux préparer et mieux gérer leurs trajets, ce qui est facteur d'accroissement de leur sécurité.

La mise à disposition d'un plan précis des accès à l'entreprise est également un bon moyen d'aide à la préparation du trajet.

### ***- Informer et sensibiliser les salariés.***

En ce qui concerne le risque routier lié au trajet

- des campagnes de sensibilisation,
- des journées d'information,
- des actions ciblées de formation,

permettent d'accroître la vigilance et la compétence des salariés sur ce risque.

**L'ensemble de ces mesures de prévention peuvent gagner en efficacité lorsque l'établissement inscrit ses actions dans le contexte local : relations avec les entreprises d'une même zone industrielle, concertation avec les collectivités locales et la DDE concernées.**