

Janvier 2011



La Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Île-de-France œuvre quotidiennement auprès des entreprises franciliennes en faveur de la maîtrise des risques professionnels. Ses missions principales sont les suivantes :

- exercer le rôle d'assureur social en fixant et notifiant les taux de cotisation accident du travail et maladie professionnelle ;
- développer et promouvoir régionalement la politique nationale de prévention des risques professionnels validée par les partenaires sociaux ;
- conseiller les entreprises dans leur maîtrise des risques et sur les moyens à mettre en œuvre pour les prévenir.

CRAMIF

DIRPHASS - DRRP

17/ 19 avenue de Flandre

75954 Paris Cedex 19

www.cramif.fr

Tél. : 01 40 05 32 64

Fax: 01 40 34 24 41

direction.prevention@cramif.cnamts.fr

CRAMIF

La mobilité des salariés franciliens : un enjeu majeur du développement durable de la Région Île-de-France.

En concentrant 21 % des entreprises françaises et 5 625 500 salariés¹, la question des trajets domicile-travail et des déplacements professionnels trouve naturellement sa place au cœur des réflexions concernant les projets de réseau de transport du Grand Paris et Arc Express.

Soutenir le développement économique, anticiper l'organisation de nos villes et les relier entre elles pour mieux nous déplacer constituent autant de défis soulevés par ces projets. Des projets qui composent le cœur du Grand Paris, intégrant Paris et ses couronnes, et qui nécessitent d'être conjugués ensemble pour structurer un territoire souvent complexe en matière de mobilité.

À travers la réalisation de ce cahier d'acteur commun aux deux projets, la CRAMIF souhaite apporter un éclairage complémentaire sur les enjeux sociaux et sociétaux associés à ces réseaux de transports publics.

La réduction du coût humain et financier des accidents de travail et des maladies professionnelles, considérée comme un enjeu sociétal incontournable, s'inscrit pleinement dans le développement économique, urbain et durable de la région.

Dès lors, la diversification des réseaux de transport collectif et la qualité des conditions de transport, apparaissent comme des éléments essentiels et déterminants de l'amélioration des conditions de travail et plus largement de la performance sociale et économique des entreprises.

Mais, au-delà des déterminants territoriaux et socioprofessionnels conditionnant l'exposition des salariés au risque trajet et mission, la mobilisation des entreprises est un facteur clé de réussite du projet de Grand Paris.

Par conséquent, la CRAMIF, à travers son double rôle d'assureur social et de conseiller en matière de prévention des risques professionnels, souhaite contribuer dans son champ de compétence à ces projets qui définissent et structurent la mobilité de « demain ». Une mobilité qui est aussi et surtout celle des futurs salariés des entreprises d'Île-de-France.

1- Données 2009



Mobilité et transport en Île-de-France

La dernière Enquête Globale Transport (INSEE), menée en 2001, fournit des éléments d'analyse importants sur les déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail, ainsi que sur les déplacements professionnels.

Ainsi, ces déplacements représentent 1/3 des déplacements des Franciliens, pour lesquels le mode de déplacement principal est le véhicule individuel.

Une photographie plus large des déplacements des Franciliens traduit de l'importance des 2 projets de réseaux de transport avec des déplacements de banlieue à banlieue représentant 70 % des déplacements motorisés et effectués à 80 % en voiture.

Parallèlement, si l'on s'intéresse au temps consacré à se déplacer quotidiennement, les déplacements domicile-travail constituent à eux seuls les 3/4 du temps passé à se déplacer pour les actifs franciliens.

Une enquête publiée en février 2010 menée par l'Observatoire Régional de Santé au Travail d'Île-de-France nous apporte des indications complémentaires sur les temps de trajet des salariés utilisateurs de transport en commun : en moyenne 2 h pour l'ensemble de l'Île-de-France. Souvent perçue comme temps perdu, la durée de déplacements domicile-travail n'est pas la seule source de désagréments identifiée par les salariés : les conditions de transport, la multiplicité des correspondances, les temps d'attente et le stress qui en découle sont des facteurs essentiels de l'amélioration des conditions de travail.

Par conséquent, le développement des transports collectifs s'avère être un enjeu social crucial pour les entreprises et les salariés de la région Île-de-France.

Le réseau de transport francilien : un déterminant essentiel pour prévenir le risque routier professionnel

La prévention du risque routier professionnel est un risque transversal prioritaire dans la politique nationale et régionale de santé au travail et de santé publique. À l'échelon national, elle fait l'objet d'un partenariat étroit entre la DSCR, la CNAMTS et l'ensemble des autres régimes de sécurité sociale (MSA, CNRACL et RSI).

Effectivement, les accidents de la route sont depuis de nombreuses années la première cause de mortalité liée au travail tant au niveau national que régional.

Ce constat a conduit les partenaires sociaux, employeurs et salariés, à engager une réflexion commune et partagée pour prévenir les accidents routiers de mission et les accidents de trajet. Cette concertation a donné lieu à la publication, en décembre 2003 et janvier 2004, de deux codes de bonnes pratiques de prévention du risque routier afin d'aider les entreprises dans leur prise en compte du risque. Cette approche méthodologique, s'appuyant sur les principes généraux de prévention, permet de fixer un cadre de réflexion pour l'ensemble des acteurs concernés, l'objectif à atteindre étant la suppression ou la réduction de l'exposition des salariés au risque routier.

Néanmoins, le risque mission et le risque trajet se distinguent de manière significative dans la question de leur prise en charge au niveau des entreprises. Alors que le risque routier mission fait l'objet pour l'employeur d'une obligation de sécurité de résultat au même titre que les autres risques professionnels, la question de la prévention du risque routier trajet entre dans un champ de

concertation locale, pour laquelle l'employeur n'a pas d'obligation en matière de mise en œuvre de plan d'action de prévention bien que l'entreprise soit financièrement impactée par l'accidentologie de ses salariés.

Dès lors, il s'agit pour le service prévention de la CRAMIF d'aider les entreprises à mieux comprendre ce risque et à mieux le prévenir en agissant à la fois sur des facteurs professionnels propres à l'entreprise tels que l'organisation du travail et des horaires, l'évaluation du risque, les aménagements des circulations internes, la mise à disposition d'offres de service et de restauration, l'information et la formation des salariés, mais également en agissant sur les déterminants socioprofessionnels directement liés à la configuration et la gestion du territoire.

Ainsi, parmi les mesures de prévention énoncées, une large place est consacrée à la promotion de modes de transport plus sûrs, tels que les transports en commun, et au dialogue nécessaire avec les autorités organisatrices des transports sur la région afin de faire correspondre besoins des territoires et besoins des entreprises.

Par ailleurs, les échanges engagés avec les institutions et les entreprises ont permis de rassembler des éléments d'analyse qui complètent le panorama des déplacements des salariés franciliens :

- Pour beaucoup de salariés, les trajets domicile-travail s'allongent et se compliquent ; la distance entre le lieu d'habitation et le lieu de travail s'accroît régulièrement, induisant pour les salariés une augmentation mécanique de l'exposition au risque.



- Les salariés sont inégalement exposés au risque trajet parce qu'ils ont des pratiques de mobilité différentes.
- Les déplacements domicile - travail sont un enjeu essentiel de la politique de mobilité durable puisqu'ils ont un impact environnemental considérable. Le transport est un poste croissant de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre pour les entreprises. Les déplacements quotidiens des salariés représentent jusqu'à 5 % de la consommation énergétique totale.
- La politique de mobilité durable basée sur un réseau de transport structurant et efficace est une opportunité puisqu'en favorisant des modes de transports alternatifs à la voiture, elle permet de réduire le risque routier lié aux trajets.

- Par contre, les mesures environnementales qui favorisent d'autres modes de transports peuvent aussi induire des effets négatifs non voulus, tels que des transferts vers des modes de déplacement plus dangereux et pénaliser des salariés contraints de se déplacer avec un moyen de transport individuel (2 roues).

De ces constats résultent de nouvelles pistes de prévention auxquelles les projets de réseaux de transport du Grand Paris et Arc Express pourront répondre en partie. Afin d'en renforcer l'impact, il convient donc d'inscrire la prévention du risque trajet dans le cadre d'une politique de mobilité sûre et durable, assurée par la convergence des politiques publiques sur la structuration des réseaux qu'ils soient ferrés ou routiers.

Projets de réseaux de transport du Grand Paris et Arc Express, deux actions majeures de sécurité routière

La région paie un lourd tribut à la route. Elle globalise 28 % des accidents corporels et 26 % des blessés de l'ensemble du territoire national. C'est également la 2^e région en matière de mortalité routière.

La croissance de la population urbaine s'est accompagnée d'une explosion de la mobilité, ce qui a radicalement modifié les équilibres existants entre les différents modes de déplacement. Nous sommes arrivés dans le 21^e siècle avec 3/4 des déplacements en voiture particulière, les autres modes comme les transports en commun devenant marginaux.

De plus, les temps de déplacement, la congestion du trafic, l'éloignement des zones d'habitation des lieux de travail ont conditionné un report modal vers des modes considérés comme plus dangereux tels que les deux roues motorisées. En l'espace de 10 ans, 50 % des Franciliens utilisant un deux roues pour leur trajet domicile-travail ont fait un report modal depuis les trans-

ports collectifs. Aujourd'hui, près de 40 % des tués sur les routes d'Île-de-France sont des utilisateurs de deux roues motorisés.

L'analyse de la distribution horaire et calendaire des accidents de la circulation montre un pic le matin naturellement corrélé aux horaires de pointe des déplacements domicile-travail.

La convergence des politiques de santé publique et de santé au travail, la complémentarité de ces politiques, l'une visant le comportement des usagers de la route, l'autre s'appliquant à traiter les déterminants existant en entreprise ont permis la signature de conventions de partenariat entre les préfectures départementales et la CRAMIF, dans le cadre d'une convention cadre signée entre la CNAMTS et la DSCR en 1999.

En offrant de nouvelles possibilités de déplacements par la création de nouveaux réseaux de transport en commun, nous pouvons espérer un impact significatif sur la sinistralité routière.

Plan de Déplacement Entreprise (PDE) et Plan de Déplacement Inter Entreprise (PDIE) : une mine d'informations pour mieux évaluer la mobilité des salariés

Avec plus de 150 PDE et une quinzaine de PDIE en cours sur l'Île-de-France, les Maîtres d'Ouvrage peuvent recueillir des informations précises sur la mobilité des salariés, identifier les principaux flux de déplacements domicile-travail pour des zones d'emploi spécifiques et s'appuyer sur les contributions et réflexions de ces entreprises socialement responsables. À titre d'exemple, la lecture des cahiers d'acteurs de certaines grandes entreprises est significative de la qualité des in-

formations recueillies sur les déplacements des salariés.

La consultation préalable des acteurs porteurs de démarches collectives sur les zones d'activité (entreprises volontaires mais également des collectivités territoriales, communautés d'agglomération et conseils généraux) permettra de définir un tracé des réseaux et un positionnement des gares et interconnexions en phase avec les besoins des salariés.

En s'appuyant sur les démarches d'évaluation menées au niveau ...



- des zones d'activité, les Maîtres d'Ouvrage amélioreront également leur connaissance des déplacements dans les TPE/PME, dont la taille handicapée parfois la détection des pratiques et sou-

vent l'écoute accordée par les autorités organisatrices des transports, les risques d'accidents représentant pourtant un réel danger de déstabilisation socio-économique des petites structures.

Intégrer la prévention des risques professionnels à la conception

Afin de réduire la fréquence des accidents de trajet, la CRAMIF préconise aux Maîtres d'Ouvrage d'apporter une attention particulière :

- au choix des revêtements de sols prévus dans les gares,
 - à la qualité de l'éclairage dans les gares,
- Enfin, de manière à réduire les maladies professionnelles, la CRAMIF invite les concepteurs :

- à intégrer lors de la conception des rames, non seulement les besoins des utilisateurs, mais également ceux des salariés amenés les entretenir.
- à anticiper dans la conception des gares, notamment pour les stations souterraines, les conditions d'accès et de transport de charge pour les salariés amenés à effectuer des travaux de maintenance, d'entretien ou à terme de réhabilitation des quais.

Report modal : les clés de la réussite

Afin d'inciter les salariés franciliens à modifier leurs pratiques de déplacements, et de façon à rendre plus sûre leur mobilité, il sera nécessaire de conjuguer les projets de réseaux avec des projets complémentaires d'aménagements du territoire. À titre d'exemple, les réflexions devraient porter sur :

- la réalisation de voies de circulation routière sûre autour des pôles d'activités et des gares (avec une analyse des flux et une recherche de la séparation de ces flux, par exemple),
- l'adaptation de réseaux secondaires de transport en commun reliant les zones d'activités économiques aux gares,
- le dimensionnement, l'accessibilité et le coût des parkings relais,
- l'aménagement d'une offre de service facilitant la vie quotidienne des salariés dans les zones d'activités ou autour des

gares : crèches interentreprises, conciergerie, commerces de proximité.

- les horaires de fonctionnement du réseau, en proposant une offre pour les salariés amenés à travailler en horaires décalés (nettoyage des locaux), ou sur des plateformes présentant une forte activité professionnelle nocturne (zone fret, maintenance de CDG)

Enfin, la présence d'interconnexion TGV permettra d'optimiser les déplacements professionnels des entreprises à proximité, en générant de nouvelles organisations du travail. À ce titre, la création de bureaux de passage à proximité des gares desservant d'autres régions peut constituer un déterminant important pour la mise en œuvre de ces nouvelles pratiques.

CONCLUSION

Considérant que ces projets apportent une réponse de qualité à de nombreux enjeux sociaux : prévention du risque trajet, lutte contre la précarité professionnelle et la désinsertion professionnelle, employabilité des « non motorisés contraints », la Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Île-de-France souligne la nécessité de travailler sur l'amélioration des conditions de transports et la structuration d'un réseau de transport permettant de faciliter les déplacements entre les zones résidentielles et les zones d'activités économiques.

Elle entend aider les parties prenantes à l'analyse des déterminants qui impacteront durablement les déplacements des salariés et de facto la performance des entreprises franciliennes.