



# PROSUR INFO

LETTRE D'INFORMATION PERIODIQUE DES ADHERENTS DU CLUB D'ENTREPRISES PROSUR " UN PROJET D'ENTREPRISE : LA ROUTE PLUS SURE "

N° 7 décembre 2008

## Spécial «freins à l'adhésion à des modes alternatifs de déplacement »

**20** adhérents de PROSUR, représentant des entreprises et des partenaires, ont participé à cet atelier le 19 décembre 2008, à la CRAM, rue Seyboth à Strasbourg.

**Cette rencontre était animée par Christophe Brunschwiler, responsable Europe santé sécurité au travail de Steelcase International.**

**Un tour de table très animé sur les expériences des uns et des autres, bien dans « l'esprit Prosur », a permis de faire apparaître les difficultés et quelques conditions de succès.**

**Deux sous-groupes ont cherché à identifier les principaux freins à un changement de mode de transport et les questions qui se posent en matière d'assurance et de responsabilités en cas de covoiturage.**

**Les questions posées par le covoiturage ont fortement déterminé les débats, et les participants ont décidé de poursuivre leurs travaux sur cette problématique.**

### Entendu lors du tour de table :

- Il n'y a que 20 personnes sur un effectif de 500 qui empruntent les transports collectifs mis en place par l'entreprise
- En matière de covoiturage, nous nous orientons vers une solution interne, mais on reste bloqué sur la question du respect de l'anonymat des personnes et de leur domicile
- Nous avons donné des incitations du type parking réservé ou participation à l'achat de pneus, mais nous constatons que ce n'est pas le moteur du covoiturage
- Le vol de vélos et le vandalisme est un vrai frein au développement de ce mode de transport
- Dans nos formations, nous insistons sur la dimension citoyenne du conducteur
- Nos enquêtes sur les déplacements font apparaître une grande différence entre les intentions des gens et ce qu'ils font en réalité
- Après 50 ans de fonctionnement, nous arrêtons les cars de ramassage l'année prochaine
- Nous avons mis en place un fichier en accès libre pour recueillir les intentions par rapport au covoiturage : sur 100 personnes intéressées, seuls 4 covoitureurs se sont manifestés
- Quand on signale un problème d'infrastructure, on est informé que la demande est bien arrivée, mais deux ans après il n'y a toujours pas de réponse ; les gens se démobilisent devant le manque de réactivité des autorités
- Les « points noirs » sont à signaler à la cellule
- Sécurité routière de la DDE, qui retransmet au bon gestionnaire et qui appuie le dossier s'il y a un réel risque
- Quand il y a des jours fériés en Allemagne, les parkings sont pleins, les camions se garent sur les bandes d'arrêt d'urgence sans aucune signalétique : il doit y avoir 2 codes de la route
- Nous avons organisé un contrôle des véhicules du personnel sur le parking de l'usine, de façon anonyme. Une dizaine de points basiques ont été vus et une recommandation a été laissée sur le pare-brise. Il y a eu une levée de bouclier parce qu'on avait touché à l'espace privé des gens
- La question qui est posée est celle de l'assurance et de la responsabilité de l'entreprise ; si demain il y a un accident grave, on demandera certainement à l'entreprise quels sont les moyens de sécurité qu'elle a mis en place pour le covoiturage
- Il faut expliquer aux gens comment ils fonctionnent pour qu'ils comprennent leur comportement sur la route et par rapport au covoiturage ; plutôt que de chercher des coupables extérieurs, on devrait se demander « que puis-je faire, moi ? »
- On peut organiser un stage de récupération de points dans l'entreprise ; c'est assez complexe, mais il y a des précédents
- Nous avons essayé d'encourager le covoiturage avec des parkings réservés le plus près possible de l'usine, ça a marché 2 ou 3 mois ; nous avons offert un plein par mois, ça a marché 2 ou 3 mois...

## Passe me prendre !

Mylène Laroche est présidente d'une association qui fait la promotion du covoiturage (<http://www.passemeprendre.org>) Elle a notamment conduit 300 entretiens individuels dans le cadre du PDIE de l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim avec la CCI et elle apporte son éclairage

Alors que tous les ingrédients sont réunis pour favoriser le covoiturage, ce mode de transport reste une démarche quasi confidentielle dans les modes de déplacements domicile-travail. Ainsi, selon l'Ademe : le nombre de passagers par voiture aux heures de pointe est de 1,3 et il y a 75% d'autosolistes lorsqu'une place de parking est garantie. L'étude PDIE citée plus haut fait apparaître que 5% des personnes interrogées pratiquent du covoiturage alors que 55% des personnes interrogées se disent prêtes à covoiturer dans le cadre des déplacements domicile/travail.

Elle évoque une enquête faite par une association de Rennes ([www.covoiturage.asso.fr](http://www.covoiturage.asso.fr)) qui montre que le taux de transformation d'autosoliste en covoitreur est de 7% après des réunions de groupe et 12% après entretiens individuels.

Pour des changements durables dans le temps, son association propose une démarche qui mise sur la pédagogie. Des animations et un programme élaborés avec un psychologue aident à prendre conscience des habitudes ancrées et à adhérer à de nouvelles démarches profitables tant au niveau individuel que collectif tout en s'appuyant sur la synergie du lien social.

## Restitution des travaux de groupe

### Comment susciter des comportements alternatifs, quels sont les principaux freins ?

Le groupe a constaté que les transports en communs souffrent toujours d'une **image** « ringarde » alors que la voiture garde une image positive, même si des évolutions se dessinent avec les préoccupations de développement durable. En matière de **gestion du temps**, les gens recherchent plus de souplesse et plus de liberté. Le covoiturage serait plutôt de nature à entraîner des contraintes supplémentaires et il serait opportun de réfléchir à des moyens pour rassurer le covoituré sur la fiabilité de ce mode de transport et l'existence de solutions de secours. Il existe également des **freins organisationnels**, dans la mesure où l'entreprise demande de plus en plus de flexibilité peu

compatible avec le covoiturage.

Un frein puissant est **l'intérêt personnel**, l'individualisme, voire l'égoïsme : chacun a tendance à se demander quel est son bénéfice dans l'affaire. Un vrai travail de prise de conscience est à mener pour impliquer les salariés dans une démarche de remise en cause, mais avec des arguments individualisés et concrets.

Le rôle de l'entreprise pourrait alors être un rôle d'accompagnement dans l'organisation et la communication, en veillant à bien adapter les messages à la cible.

### Les questions des responsabilités en matière de covoiturage

Il n'y a pas de lien de subordination lors du trajet, l'employeur n'a pas l'obligation d'évaluer les risques comme pour les activités de travail, **il n'y a donc pas a priori un engagement de fait de sa responsabilité pénale**. Dans certains cas cependant, sa responsabilité sera recherchée, par exemple à la suite d'un accident en état d'ébriété après un pot organisé dans l'entreprise ; et qu'en sera-t-il demain s'il a accident après que l'employeur a demandé de rester plus tard en désorganisant les habitudes de trajet ? Qu'en est-il de la responsabilité du chef d'entreprise en cas de covoiturage ? Une responsabilité d'emblée semble exclue, cependant on peut imaginer que la jurisprudence évoluera également sur ce plan. L'employeur doit prendre un certain nombre de

précautions, par exemple s'assurer que le conducteur qui covoiture dispose d'un permis de conduire valide. En clair, **il ne faut pas avoir peur du covoiturage**, mais il faut l'accompagner par un système de précautions du type recommandations sur l'intranet ou remise d'un guide du covoiturage, etc.

En matière d'assurance, il n'y a pas de disposition particulière en matière de covoiturage ; la question de la reconnaissance d'un accident de trajet dans le cas où le covoitreur se détourne de son trajet habituel pour chercher ou déposer un collègue reste posée.

En cas de participations aux frais sans plus-value ou enrichissement du covoitreur, il n'y a pas d'acte de transport de personnes ni de relation commerciale.

**En conclusion, les participants ont décidé de poursuivre leurs travaux en cherchant à définir le contenu minimal ou incontournable d'un code de bonnes pratiques en matière de covoiturage. Ce document, qui pourrait prendre la forme d'une « charte » intégrerait également quelques points relatifs à la responsabilité et évoquerait les intérêts de l'entreprise et des salariés. Ces travaux se prolongeront par des recommandations sur le pilotage d'une réflexion sur les déplacements dans l'entreprise.**

ISSN en cours – Dépôt légal 1<sup>er</sup> trim. 2009 - Publication périodique du Club Prosur  
Directeur de la publication : M. COLINET - Contact : M. ARMANET – Tél. 03 88 14 33 00  
Correspondants départementaux :

Moselle : [thierry.hintzy@cramam.cnamts.fr](mailto:thierry.hintzy@cramam.cnamts.fr) - Bas-Rhin : [marc.peter@cramam.cnamts.fr](mailto:marc.peter@cramam.cnamts.fr) - Haut-Rhin : [christophe.guidat@cramam.cnamts.fr](mailto:christophe.guidat@cramam.cnamts.fr)  
Secrétariat : Prévention et Gestion des Risques Professionnels CRAM-Alsace-Moselle – 14 rue A. Seyboth – CS 10392 67010 Strasbourg cedex  
[www.cram-alsace-moselle.fr](http://www.cram-alsace-moselle.fr)