

# Risque Routier encouru par les salariés

## Programme d'action 2000 – 2001

1. Introduction
2. Structurer et pérenniser le partenariat
3. Mener à bien les expérimentations régionales engagées avec les entreprises
4. Diffuser plus largement les outils existants et réaliser les outils complémentaires nécessaires pour l'action,
5. Organiser en 2001 un Forum national pour partager les retours d'expériences et élargir le partenariat
6. Jeter les bases d'une action de longue durée
7. Conclusion

Annexes :

Charte nationale

Convention régionale

Liste des membres du Comité de pilotage

Loi de 1991

## 1 Introduction

Dans le champ de la prévention du risque routier encouru par les salariés, l'intérêt des Pouvoirs publics et celui de la Sécurité sociale est le même.

En effet, l'accident de circulation routière encouru par les salariés est à la fois un accident du travail et un accident de la route.

Sa prévention comme accident du travail s'inscrit dans le cadre du dispositif de prévention piloté par la branche « Accidents du travail et maladies professionnelles » de la CNAMTS.

Sa prévention comme accident de la route fait partie intégrante de l'ensemble des actions mises en place par les Pouvoirs Publics pour lutter contre l'insécurité routière.

D'où l'utilité, voire la nécessité, pour les deux parties de mettre en commun leurs moyens, leurs expériences et leurs méthodes.

Dans cette optique, la Charte nationale signée en décembre 1999 (voir texte de la Charte en annexe 1) donne un cadre à cette collaboration, un cadre fédérateur à la fois pour les actions déjà engagées et pour celles à venir.

Cependant, si l'intérêt commun est un socle solide, il ne suffit pas à créer les conditions d'une coopération et d'une collaboration durables. Encore faut-il trouver un langage commun et des objectifs partagés.

C'est là la première tâche à laquelle s'est attelé le Comité de pilotage national. Dans les faits, ses travaux ont commencé presque un an avant la signature de la Charte, car les partenaires signataires souhaitaient pouvoir proposer, au moment même où serait conclu un accord politique, un premier programme d'action qui concrétise les intentions et les objectifs communs.

Il est important de souligner que le Comité de pilotage, pour faire ces propositions, s'est largement appuyé sur l'expérience acquise par un certain nombre de Caisses Régionales, ainsi que sur les travaux menés par l'INRS et la DSCR.

Le but à atteindre étant posé, il convient de définir les étapes dans le cadre d'un processus qui s'inscrit dans la durée.

*La première étape, c'est à dire celle qui est enclenchée aujourd'hui, est clairement une phase d'expérimentation et de mise en place.*

*L'ambition, pour l'année qui vient, est donc*

- de consolider cette mise en place,*
- de réussir cette expérimentation,*
- d'en tirer tous les enseignements par l'organisation du retour d'expérience*
- de préparer au mieux les conditions d'une généralisation.*

## 2 Structurer et pérenniser le partenariat

Pour organiser une action dans la durée, il convient de définir de la manière la plus précise possible le cadre de cette action, ses objectifs et l'engagement des institutions concernées.

Cette exigence de clarté est d'autant plus nécessaire qu'il s'agit d'un partenariat entre la Sécurité sociale et les Pouvoirs publics, partenaires qui ont chacun une culture et une histoire spécifiques.

### 2.1 Au plan national

La Charte nationale signée par la CNAMTS et la DSCR fin décembre 1999 fixe les objectifs généraux du partenariat.

Le Comité de pilotage proposé par cette charte est le lieu à partir duquel les objectifs généraux fixés par la Charte peuvent être déclinés en propositions d'actions.

Il est ainsi défini : *"organe consultatif et de proposition auprès de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la CNAMTS et auprès de la DSCR du Ministère chargé des Transports.*

*Ses membres sont désignés pour moitié par la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière et pour moitié par le Directeur de la CNAMTS. Il est présidé par le Directeur des Risques Professionnels de la CNAMTS.*

*Ce Comité de pilotage assure la mise en œuvre des orientations de la présente charte et le suivi des actions qui en découlent, en proposant notamment des plans annuels d'actions et en assurant leur suivi et leur évaluation."* (voir en annexe 3 la liste des membres du Comité de pilotage)

Le comité de pilotage associe à ses travaux des commissions spécialisées sur des sujets précis, commissions animées par des membres du comité et faisant appel à des agents des CRAM ou des membres du réseau Sécurité Routière. Ceci permet à la fois de mieux prendre en compte les expériences du terrain et de mieux répondre aux attentes.

Le rôle du comité est également de définir des priorités et de proposer des grandes lignes d'action concrétisant ces priorités. Il se réunit pour ce faire une fois par an en séminaire.

### 2.2 Au plan régional

Les propositions d'actions et les priorités définies par le Comité de pilotage national doivent s'inscrire dans la réalité et la pratique quotidiennes des acteurs de terrain. Pour la Sécurité sociale, ce sont les Caisses régionales et générales qui sont à même de remplir ce rôle. C'est donc assez naturellement que, suite à la signature de la Charte nationale, la plupart des Caisses régionales ont décidé de s'impliquer dans le processus de constitution des pôles d'animation "Sécurité routière" mis en place par la Déléguée interministérielle. Ainsi, dans la plupart des régions, des agents des Caisses régionales assurent le rôle de "Chargé de mission sécurité routière" pour la thématique "Entreprise".

Dans cette optique des conventions régionales sont en cours de signature entre la Déléguée interministérielle et les Caisses régionales. (voir en annexe 2 un exemple de convention régionale)

Comme le précise la convention, les pôles d'animation de sécurité routière *"ont pour fonctions principales l'appui aux acteurs locaux pour la mise en œuvre des grandes orientations nationales, l'échange d'expériences, la formation et ponctuellement l'assistance conseil"*.

### **2.3 Au plan départemental**

Les CRAM et les CGSS ont compétence pour définir les politiques régionales de prévention du risque professionnel (dont le risque routier). Les Préfets sont chargés de la définition et de la mise en œuvre des politiques départementales de sécurité routière. Pour ce faire ils ont l'obligation de proposer un Plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR). Il apparaît donc nécessaire de créer les liens permettant d'intégrer les propositions et les points de vue de chacun. C'est pourquoi le comité de pilotage s'est prononcé pour la mise en place de conventions départementales associant les CRAM - ou les CGSS- et les Préfectures, conventions qui devront tenir le plus grand compte des situations locales et des souhaits des acteurs directement concernés.

### **3 Mener à bien les expérimentations régionales engagées avec les entreprises**

Dans cette première phase de l'action l'objectif est d'expérimenter un certain nombre de solutions, d'en mesurer l'intérêt et les limites, afin de pouvoir ultérieurement poser les conditions d'une plus grande généralisation.

C'est dans cette optique que le comité de pilotage a souhaité la mise en place d'actions pilotes régionales, l'idée étant de faire travailler chaque région volontaire sur un thème particulier, différent dans chacune d'elles, de manière à explorer diverses voies de sensibilisation et d'action.

Chaque action pilote est réalisée dans le cadre d'une collaboration entre le service Prévention de la CRAM et la ou les Préfectures concernées, avec des entreprises partenaires.

L'obligation de faire des choix a amené le comité de pilotage à retenir dans un premier temps six régions expérimentales. Par contre il conviendra de prendre en compte, pour enrichir le retour d'expériences, l'ensemble des actions développées par les Caisses régionales et générales.

Voici l'état des lieux pour les six régions expérimentales :

#### **La région SUD EST**

L'action pilote, qui se déroule sur un chantier du TGV, traite du thème des donneurs d'ordre et de leur rôle possible vis à vis d'entreprises petites et moyennes. Il y a là une piste intéressante pour sensibiliser les PME et PMI à partir de grandes entreprises disposant d'un savoir-faire dans le champ de la prévention du risque routier.

Sont associées dans cette action : la CRAM du Sud Est, les préfetures des Bouches du Rhône et de la Drôme, la SNCF et les PME et PMI impliquées dans ce chantier.

### La région des PAYS de la LOIRE

L'action porte sur la création de Clubs « Sécurité Routière » en entreprise.

L'objectif est de faciliter la réflexion et l'échange d'expériences entre entreprises, de promouvoir des actions de sécurité routière dont la finalité est la maîtrise du risque routier et de mettre en commun des moyens d'action.

Le rapide développement de ces clubs montre l'intérêt de la formule et peut servir d'exemple à d'autres départements.

Sont associées dans cette action : la CRAM des Pays de la Loire, les préfectures de Loire-Atlantique, de Mayenne, de Vendée et de la Sarthe et environ 130 entreprises membres des clubs départementaux.

### La région BOURGOGNE

Cette région a fait le choix de développer une action spécifique de prévention des accidents de trajet. Le public visé est celui des salariés qui viennent au travail avec leur véhicule personnel, l'idée centrale étant d'aider à la prise en charge collective d'un problème souvent laissé à l'appréciation de chacun,

L'action se déroule en quatre temps : étude préalable, diagnostic du risque, proposition et mise en place de mesures de prévention, évaluation et retour d'expérience.

Sont associées dans ce projet : la CRAM Bourgogne Franche-Comté, les Préfectures de Côte d'Or et de Saône et Loire, et quatre entreprises de la région.

### La région AQUITAINE

L'Aquitaine met en place une approche directe des PME et PMI, par le développement d'actions de communication et de suivi spécifiques. Environ 300 entreprises ont participé à des réunions publiques d'information et de sensibilisation, ceci dans 3 départements (Dordogne, Gironde, Landes). Parmi ces 300, 10 entreprises volontaires de Gironde vont travailler, avec l'aide de la CRAM, sur les thèmes suivants :

- Recherche des actions possibles pour elles
- Moyens de mise en œuvre
- Effets attendus
- Evaluation.

Sont associées dans cette action : la CRAM d'Aquitaine, la Préfecture de Gironde et les entreprises volontaires.

### La région ILE de FRANCE

En Ile de France le travail engagé porte sur l'agrément par la Caisse Régionale d'organismes offrant des services dans le champ de la prévention du risque routier.

Un certain nombre de ces organismes sont spécialisés dans ce domaine par exemple pour des formations à la conduite en sécurité ou pour réaliser des évaluations du risque routier en entreprise. Le but de cette action est de négocier avec les volontaires une adéquation des fondements de leurs offres (formations et démarches d'évaluation) avec les principes de prévention tels qu'ils sont exigés dans l'entreprise.

Une fois ceci réalisé, il est alors possible de proposer aux entreprises une liste d'organismes dont l'offre est en cohérence avec les principes généraux de prévention des risques professionnels.

8 organismes de formation se sont d'ores et déjà inscrits dans ce processus, en passant convention avec la CRAMIF et 17 organismes proposant des démarches d'évaluation de risque routier sont en négociation avec la CRAMIF.

Sont associés dans cette action : la CRAMIF, la DSCR et les organismes volontaires.

#### La région NORD PICARDIE

En Nord Picardie l'accent est mis sur l'audit systématique d'entreprises ayant eu un accident routier dans l'année précédant l'audit. Un panel de 2.500 entreprises sont ou seront ainsi systématiquement auditées par les techniciens de la CRAM.

Le but de l'opération est de sensibiliser ces entreprises de manière à les inciter à mettre en place un plan de prévention. La CRAM se fixe pour objectif la mise en place de 500 plans de prévention (1 pour 5 entreprises auditées).

Des réunions bilan sont régulièrement organisées avec les partenaires concernés (Préfectures, Prévention Routière, Assureurs, Organismes de formation, ...) afin de les tenir informés, certains plans d'actions nécessitant leur aide.

L'exploitation de la base de données créée à cette occasion devrait permettre de définir des axes généraux d'actions de prévention du risque routier au plan régional.

Sont associées dans cette action : la CRAM Nord Picardie, les Préfectures des départements concernés, les entreprises auditées.

## **4 Diffuser plus largement les outils existants et réaliser les outils complémentaires nécessaires pour l'action,**

### **4.1 Les outils de formation et de sensibilisation**

Dans la logique de prévention des risques professionnels, la formation peut être une composante de la prévention, mais la prévention ne saurait se réduire à la formation.

Les travaux du Comité de pilotage lors de son séminaire à Saint Gaudens en juin 2000 ont permis d'identifier quatre groupes cibles, les objectifs de formation étant différents pour chacun de ces groupes.

Le premier groupe cible est celui des **techniciens des institutions** ayant en charge la mise en œuvre de la politique de prévention du risque routier encouru par les salariés (techniciens des Caisses régionales et générales pour la Sécurité sociale et membres du réseau Sécurité Routière pour les pouvoirs publics). Le Comité de pilotage engagera les institutions concernées à développer un effort spécifique de formation, moyen concret de souligner la priorité accordée à ce dossier et de faire diffuser la culture de prévention du risque routier au sein même des dites institutions. Il favorisera toute initiative permettant des actions communes de formation et des échanges entre les différents partenaires impliqués.

Le second groupe cible est celui des **décideurs**, c'est à dire ceux qui ont le pouvoir de mettre en place une politique de prévention dans l'entreprise. Il s'agit plus d'emporter leur conviction que de leur faire acquérir des compétences techniques.

Le troisième groupe cible est celui des **relais d'entreprise**, c'est à dire ceux qui ont en charge la mise en place d'une politique de prévention dans l'entreprise. Ils doivent être formés pour acquérir les savoirs ou savoir-faire nécessaires.

Le quatrième groupe cible est celui des **salariés exposés au risque**. Cette formation ne prend tout son sens que dans le cadre d'un plan de prévention global, qui doit ré interroger l'organisation du travail (et donc des déplacements), le choix et l'entretien des véhicules, l'amélioration des infrastructures.

Par ailleurs il existe de nombreux organismes qui , dans ce champ, proposent des formations aux entreprises. Il conviendra de fournir à ces dernières les éléments leur permettant de faire un choix pertinent face à une offre très diversifiée. Les travaux engagés par la CRAM d'Ile de France ouvrent une piste intéressante pour traiter ce problème.

En terme d'actions à réaliser, le Comité de pilotage s'est donné les priorités suivantes :

- **faire connaître et faire utiliser ce qui a d'ores et déjà été produit dans le cadre du partenariat**, en particulier
- les vidéogrammes DSCR/INRS
- le module de formation des relais en entreprises DSCR/INRS

Pour ce faire, il sera mis en place une information spécifique des réseaux des CRAM et de la Sécurité Routière, une diffusion systématique de ces outils au sein de ces réseaux, des sessions de « prise en main » du module de formation des relais.

- **mieux connaître l'offre existante**, en collectant l'ensemble des outils disponibles (programmes de formation, guides d'animation), et en proposant suite à cet inventaire des priorités quant aux modules à réaliser. Cette tâche est confiée au secrétariat du comité de pilotage.

- **approfondir la définition des objectifs pédagogiques** pour chacun des groupes cibles. Dans ce cadre, il conviendra de préciser les *exigences essentielles* en terme de compétences attendues suite aux formations. Ceci permettra aux acteurs concernés de faire un choix raisonné dans l'offre de formation existante.

#### **4.2 Les outils d'évaluation du risque routier en entreprise**

L'évaluation du risque ne prend son sens que dans une démarche générale de prévention, dont elle constitue une des premières étapes.

La démarche concrète de prévention du risque professionnel, transposable au risque routier encouru par les salariés, peut être résumée ainsi :

- Prise de décision de mise en place d'un plan de prévention
- Identification et évaluation du risque
- Diagnostic
- Choix de mesures de prévention
- Suivi de leur mise en place et de leurs effets

- En fonction de l'évaluation des mesures mises en place, proposition éventuelle de mesures correctives ou complémentaires et ainsi de suite.

**La prise de décision**, qui est essentielle, relève de démarches qui peuvent être assez diverses, et qui tendent à convaincre des "décideurs" à mettre en place une politique de prévention du risque routier.

Un assez grand nombre de CRAM disposent d'expériences en ce domaine, expérience quelquefois formalisée par des documents spécifiques de sensibilisation.

**L'identification et l'évaluation du risque** est une phase plus technique, qui, en tant que telle, peut être plus instrumentée. C'est dans cette optique que doit être envisagée la réalisation ou la promotion de guides d'évaluation. Un certain nombre d'outils réalisés et utilisés par les CRAM (à titre d'exemples non exhaustifs : Lille, Clermont Ferrand), par des prestataires de service ou par des Clubs d'entreprises peuvent être un bon point de départ.

Certains outils sont destinés aux techniciens de prévention (cas de la Caisse de Lille ou de la plupart des prestataires), d'autres peuvent être mis en œuvre par l'entreprise elle-même (cas de la Caisse de Clermont Ferrand).

**La démarche de prévention** elle-même peut être l'objet d'un accompagnement, plutôt que d'une instrumentation. Il n'y a pas d'outil standard permettant de définir les "bonnes" mesures de prévention. Le plan de prévention doit s'inscrire dans le contexte particulier de l'entreprise, dans son histoire et sa culture. L'accompagnement, qui peut, dans certains cas, être réalisé par un technicien de la CRAM, est un bon moyen de faire progresser rapidement l'entreprise. Mais, vu l'ampleur de la tâche, des prestataires de service spécialisés dans ce champ peuvent évidemment trouver leur place. Ceci pose la question de leur "agrément" par les institutions. L'expérience réalisée dans ce domaine par la CRAMIF peut être un point de départ pour poser ce problème.

**En terme d'action**, le comité de pilotage propose comme **première priorité la réalisation d'un guide d'évaluation destiné aux entreprises**, outil qui devrait être disponible fin mars 2001.

L'évaluation du risque routier encouru par les salariés se situant dans le champ de l'évaluation des risques professionnels, cet outil devra être en cohérence avec la démarche impulsée par le Ministère chargé du travail, et s'appuyer sur les principes définis par la loi n° 91-1414 du 31/12/91, intégrée au Code du travail par l'article L230-2 (voir texte en annexe 4).

Par ailleurs, les travaux engagés concernant la réalisation et la diffusion de documents de sensibilisation à l'évaluation du risque devraient pouvoir être finalisés avant fin 2000.

## **5 Organiser en 2001 un Forum national pour partager les retours d'expériences et élargir le partenariat**

Au terme d'une première phase de travail commun des deux partenaires (Sécurité sociale et Pouvoirs publics) et d'expérimentation au plan régional avec des entreprises volontaires, un forum national devrait permettre de construire un bilan partagé à partir des retours d'expériences et de mobiliser de nouveaux partenaires.

Ce Forum national sera organisé conjointement par la CNAMTS et la DSCR, avec l'appui de l'INRS, des CRAM et des CGSS.

En organisant cet évènement, les deux institutions souhaitent :

- marquer par un signe politique fort leur engagement durable dans une logique de partenariat,
- convaincre de nouveaux partenaires de la nécessité et de l'intérêt de mettre en place une politique de prévention du risque routier dans les entreprises, et tout particulièrement ceux qui sont en position de prescripteurs directs ou indirects (Fédérations professionnelles d'employeurs, Organisations syndicales de salariés, CHSCT, Chambres consulaires, ...),
- susciter une dynamique interne au sein de leurs propres réseaux de manière à préparer la généralisation de l'action engagée.

Dans cette optique, l'objectif est de réunir environ 500 personnes à Paris, et plus particulièrement

- des représentants des partenaires sociaux
  - des médecins et inspecteurs du travail
  - des responsables d'entreprises engagées dans des actions innovantes,
  - des partenaires de l'entreprise et prestataires intervenants sur le domaine,
- auxquels se joindront les agents des CRAM et les membres du réseau de la DSCR impliqués dans la prévention du risque routier en entreprise.

Ce forum sera l'occasion de

- faire connaître le point de vue des entreprises qui ont mis en place des approches innovantes pour la prévention du risque routier, en particulier celles engagées dans les actions pilotes régionales
- faire connaître le point de vue des préventeurs ainsi que les démarches et outils qu'ils peuvent proposer aux entreprises,
- annoncer les grandes lignes de la politique des institutions en direction des entreprises pour le moyen terme.

## **6 Jeter les bases d'une action de longue durée**

S'il n'est pas nécessaire de tout connaître pour agir, le développement des connaissances permet d'accroître la pertinence des actions. Dans le champ du risque routier encouru par les salariés, il existe d'importantes marges de progrès tant pour ce qui est de la collecte et du traitement des données que pour les études et recherches.

## 6.1 Collecte et traitement des données

### 6.1.1 *Les bases de données existantes.*

Il s'agit essentiellement du fichier BAAC géré par la Sécurité routière et des éléments statistiques gérés par la Cnamts.

Même si ces bases de données ont des limites évidentes, leur exploitation est pour le moment très partielle. Une exploitation plus systématique de ces bases de données nous apporterait des informations nouvelles.

A titre d'exemple :

- une première étude de l'Inrets à partir des fichiers BAAC permet de formuler l'hypothèse que les accidents en mission seraient plutôt moins graves que les accidents de trajet, eux même plutôt moins grave que les accidents "tout-venant".
- une première approche des statistiques Cnamts montre des différences sensibles de la fréquence et de la gravité des accidents de mission selon les branches professionnelles.

### 6.1.2 *Les banques de données existantes*

Il s'agit d'Epicéa pour la Cnamts, de Réagir pour la DSCR et des EDA (études détaillées d'accidents) réalisées par l'Inrets. Ces banques de données apportent des éléments permettant de mieux comprendre le déroulement même de l'accident, donc de proposer des mesures de prévention mieux adaptées. Ces banques de données ont été, dans l'état actuel des choses, peu exploitées dans le champ spécifique du risque routier encouru par les salariés.

Le fichier au 1/50 de l'Inrets pourrait également être examiné dans cette optique.

### 6.1.3 *Repérer des sources d'information utiles*

Une étude en cours par Eurogip devrait permettre de mieux connaître et mieux utiliser les sources d'information européennes.

Une exploration plus systématique d'Internet peut également se révéler utile. A titre d'exemple, le site Internet des organismes de contrôle technique montre l'état de vétusté des véhicules légers utilitaires.

### 6.1.4 *Travailler au rapprochement des systèmes de recueil et de traitement de données*

La lecture d'un même événement à travers le fichier BAAC et à travers le fichier Cnamts nous apporterait des informations beaucoup plus précises que celles données par chacune des bases. Ceci semble techniquement possible, à condition de définir plus précisément le cahier de charges.

**En première priorité**, le comité de pilotage souhaite que, pour améliorer le système existant de collecte et de traitement des données, **une étude préalable** soit commanditée pour :

- procéder à une analyse plus précise des bases et banques de données existantes (BAAC, statistiques CNAMTS, REAGIR, EPICEA, EDA)
- proposer des traitements des données dans une logique de prévention du risque routier encouru par les salariés

- quantifier le travail à réaliser pour effectuer les traitements proposés.

Suite à cette étude, et ceci en fonction des résultats obtenus et des moyens disponibles, des travaux pourront être engagés sous l'autorité du service statistiques de la Direction des risques professionnels de la CNAMTS, en relation avec les services concernés de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

## 6.2 Etudes et recherches

Force est de constater la pauvreté des études et recherches dans le champ de la prévention du risque routier encouru par les salariés (sauf pour ce qui est des conducteurs professionnels).

Cette situation est sans doute liée au fait que ce champ de connaissance est situé à la frontière de deux instituts de recherche, l'INRS, compétent dans le champ de la prévention des risques professionnels, et l'INRETS, compétent dans le champ de la prévention du risque routier.

Pour remédier à cette situation paradoxale il convient de favoriser le rapprochement de ces deux instituts.

Dans cette optique, le comité de pilotage propose que soient mises en place les conventions nécessaires entre l'INRS et l'INRETS afin de développer des programmes de recherche dans le champ spécifique du risque routier encouru par les salariés.

## 7 Conclusion

Le comité de pilotage tirera le bilan de ce premier programme d'action lors de son prochain séminaire qui se déroulera après la tenue du Forum national.

Ce sera là l'occasion de proposer de nouveaux axes de développement et d'affiner les priorités.

ANNEXE 1 : CHARTE NATIONALE

**CHARTRE NATIONALE**  
**« POUR LA PREVENTION DU RISQUE ROUTIER ENCOURU PAR LES**  
**SALARIES (ACCIDENTS DE MISSION ET ACCIDENTS DE TRAJET) »**

**8 Considérant**

- l'incidence humaine et économique des accidents de circulation routière encourus par les salariés lors d'une mission ou d'un trajet domicile - travail<sup>1</sup>,
- leur souci commun d'œuvrer plus efficacement à la prévention de ce type d'accidents pour en diminuer de manière significative le nombre et la gravité,
- les missions et obligations respectives qui leur ont été fixées par le législateur,
- les actions menées conjointement tant au plan local qu'au plan national,
- le fait que la prévention de ce type d'accidents est un axe prioritaire tant pour les pouvoirs publics<sup>2</sup> que pour la sécurité sociale<sup>3</sup>,

**LA DELEGUEE INTERMINISTERIELLE A LA SECURITE ROUTIERE D'UNE PART,**

la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS)  
d'autre part,

décident de renforcer leur collaboration dans le cadre des objectifs et des dispositions définis par la présente charte.

---

<sup>1</sup> Pour les salariés du régime général (Chiffres Cnamts année 1996), et pour les seuls accidents mortels, on déplore 322 décès suite à accidents de mission et 483 décès suite à accidents de trajet, à rapporter aux 8.080 morts dus aux accidents de la route la même année.

<sup>2</sup> Comité Interministériel de Sécurité Routière du 02/04/99

<sup>3</sup> Direction des Risques Professionnels de la Cnamts : « Les priorités pour demain » (1997)

## 1- Préambule

LE RISQUE D'ACCIDENT DE CIRCULATION ROUTIERE ENCOURE PAR LES SALARIES LORS D'UNE MISSION EST UN RISQUE PROFESSIONNEL COUVERT PAR LA BRANCHE « ACCIDENTS DU TRAVAIL ET MALADIES PROFESSIONNELLES » DE LA CNAMTS, QUI ASSURE EGALEMENT LE RISQUE D'ACCIDENT DE TRAJET (DOMICILE-TRAVAIL).

L'accident de circulation routière encouru par les salariés, tant en mission qu'en trajet, se produit par définition à l'extérieur de l'entreprise, la plupart du temps sur la voie publique. Ceci lui confère une caractéristique particulière : c'est à la fois un accident du travail -au sens des articles L 441-1 et L 411-2 du Code de la Sécurité Sociale- et un accident de la route.

Sa prévention comme accident du travail s'inscrit dans le cadre du dispositif de prévention piloté par la branche « Accidents du travail et maladies professionnelles » de la CNAMTS.

Sa prévention comme accident de la route fait partie intégrante de l'ensemble des actions mises en place par les Pouvoirs Publics pour lutter contre l'insécurité routière.

En conséquence, une action conjointe de la CNAMTS et de la Sécurité Routière dans ce domaine devrait permettre des progrès significatifs, en mobilisant et en responsabilisant toutes les composantes de l'entreprise.

## 2- Objectifs généraux

Le risque routier n'est que partiellement maîtrisable par les entreprises. Il est par ailleurs mal connu ou difficilement estimable. En conséquence les signataires de la présente charte décident de s'engager dans une politique active **d'information et de communication** visant à :

- informer les entreprises et les salariés chacun pour ce qui les concerne,
- les amener à analyser leur propre risque,
- les inciter à mettre en place et à appliquer les mesures de prévention nécessaires,
- faire connaître les actions engagées et les résultats obtenus.

Cette politique d'information et de communication devra s'inscrire dans la durée et la continuité.

En plus d'une large information, la prévention du risque routier encouru par les salariés nécessite une **sensibilisation et une formation** de tous les acteurs au delà des seuls usagers de la route. Dans ces domaines, les signataires de la présente charte feront porter leurs efforts sur les points suivants :

- organisation d'actions de sensibilisation et de formation pour les responsables d'entreprises,
- sensibilisation des salariés,
- création ou validation de modules de formation de formateurs et de relais en entreprises,
- mise au point de référentiels de formation et de supports pédagogiques destinés aux salariés.

L'information, la communication et la sensibilisation n'ont de sens que si elles facilitent le développement des actions de prévention. Il convient en conséquence de favoriser la réalisation d'**outils utiles pour l'action** (outils pédagogiques, outils de diagnostic, outils de suivi, d'évaluation, etc. ) et d'en rendre l'accès aisé aux entreprises qui souhaitent les mettre en œuvre.

Conscients des difficultés spécifiques de collecte de l'information et de son interprétation dans le champ du risque routier encouru par les salariés, tant pour les missions que pour les trajets, les signataires s'engagent à **faire converger leurs systèmes de collecte et de traitement de l'information** et à engager les **études et recherches** qui leur paraîtraient nécessaires pour progresser dans la connaissance de ces champs spécifiques (mission et trajet).

Pour assurer la valorisation des résultats obtenus dans le cadre du partenariat défini par la présente charte, il conviendra de mettre en place une **évaluation des actions menées** et un dispositif de **retour d'expérience** permettant à tous de bénéficier des avancées les plus significatives.

Pour accroître l'efficacité de la participation des entreprises aux actions engagées dans le cadre du partenariat

- la Sécurité sociale développera une **politique active d'incitations financières** en optimisant l'usage des outils existants (ristournes trajet, contrats de prévention),
- les pouvoirs publics développeront une politique spécifique d'appui aux entreprises en mobilisant les différents services de l'Etat concernés (Equipement, Forces de l'ordre, Education Nationale, Emploi et Solidarité).

Les objectifs généraux énoncés ci dessus seront déclinés dans le cadre de **programmes annuels d'actions** dont l'élaboration et le suivi seront confiés au comité de pilotage défini au paragraphe trois, premier alinéa.

### **3- Cadre et fonctionnement du partenariat**

Au plan national il sera créé, par arrêté conjoint de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement et de la Direction de la Sécurité Sociale (DSS) du Ministère de l'Emploi et de la Solidarité, un **Comité de pilotage national pour la prévention du risque routier encouru par les salariés**, organe consultatif et de proposition auprès de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la CNAMTS et auprès de la DSCR du Ministère chargé des Transports.

Ses membres seront désignés pour moitié par la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière et pour moitié par le Directeur de la CNAMTS. Il sera présidé par le Directeur des Risques Professionnels de la CNAMTS.

Ce Comité de pilotage assurera la mise en œuvre des orientations de la présente charte et le suivi des actions qui en découlent, en proposant notamment des plans annuels d'actions et en assurant leur suivi et leur évaluation.

Au plan local (régional) les partenaires signataires uniront leurs efforts pour que soient mis en place des programmes d'action spécifiques pour la prévention du risque routier encouru par les salariés, dans le cadre des objectifs généraux définis au paragraphe deux de la présente charte.

Dans cette optique, les Pôles d'animation régionaux Sécurité Routière créés par la Déléguée Interministérielle pourront être un lieu de collaboration privilégié entre les CRAM et les Pouvoirs Publics.

Ces programmes d'action spécifiques pourront, avec l'accord des partenaires concernés, être déclinés dans le cadre des plans départementaux d'action de sécurité routière (PDASR).

Les ressources<sup>4</sup> nécessaires pour mettre en place les actions réalisées en commun seront définies dans le cadre des programmes annuels d'actions, conformément au principe d'égalité des moyens.

---

<sup>4</sup> On entend par ressources des moyens tant humains que matériels ou financiers.

La présente charte, d'une durée de trois ans, fera à ce terme l'objet d'une évaluation par les partenaires signataires.

Le texte de la présente Charte, ainsi que la composition du Comité de pilotage national feront l'objet d'une circulaire de la CNAMTS et seront publiés au Bulletin Officiel du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

Fait à Paris le 22 décembre 1999

La Déléguée Interministérielle à la  
Sécurité Routière

Isabelle MASSIN

Pour la Caisse Nationale de l'Assurance  
Maladie des Travailleurs Salariés  
Le Président de la Commission des  
Accidents du Travail et des Maladies  
Professionnelles

Jean-Pierre PEYRICAL

## ANNEXE 2 : CONVENTION REGIONALE

CONVENTION POUR LA CONSTITUTION DU POLE D'ANIMATION SECURITE ROUTIERE XXX
---

Entre

La Sécurité Routière représentée par Madame la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière

et

La Caisse Régionale d'Assurance Maladie XX représentée par son Directeur

### **Préambule**

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 26 novembre 1997 a rappelé que le développement de la politique de Sécurité Routière exige une action locale au plus près des citoyens et en partenariat avec tous les acteurs concernés.

Il a décidé de proposer aux départements de mettre en place une nouvelle organisation départementale permettant de mieux associer chaque partenaire.

Elle est fondée d'une part sur une organisation des services de l'Etat répondant à ses propres champs de compétence et, d'autre part, sur une structure partenariale permettant l'échange, la concertation, la coordination des actions.

Afin de faciliter la prise en charge de la Sécurité Routière par les différents acteurs locaux, des pôles d'animation Sécurité Routière au niveau régional ou interrégional sont créés par la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière.

Ils sont constitués d'agents désignés par les administrations ou des partenaires et de personnes recrutées sur engagement personnel, et nommés Chargés de Mission Sécurité Routière (C.M.S.R.) généralistes ou thématiques par la Déléguée Interministérielle. Leur champ d'intervention est global (C.M.S.R. généraliste) ou correspond à un domaine particulier (C.M.S.R. thématique). Ils sont animés par des animateurs de pôle et s'appuient sur des structures de l'Etat disposant entre autre de moyens techniques et de secrétariat.

Ils ont pour fonctions principales l'appui aux acteurs locaux pour la mise en œuvre des grandes orientations nationales, l'échange d'expériences, la formation et ponctuellement l'assistance conseil.

Ils n'ont en revanche aucune responsabilité opérationnelle dans la définition et la mise en œuvre des politiques départementales qui sont placées pour l'Etat sous l'autorité des Préfets, ni dans la politique régionale de prévention du risque professionnel (dont le risque routier), qui est de la compétence de la Caisse Régionale.

Pour ce qui est du CMSR désigné par la Caisse Régionale pour exercer les fonctions de chargé de mission thématique "Entreprise", son action s'inscrit dans le cadre des principes généraux définis par la Charte nationale pour la prévention du risque routier encouru par les salariés signée par la Déléguée interministérielle et le Président de la CATMP de la CNAMTS, en cohérence avec les programmes annuels d'action proposés par le Comité de pilotage national chargé d'assurer la mise en œuvre de cette charte.

## **OBJET DE LA CONVENTION**

L'objet de la présente convention est la constitution du pôle d'animation Sécurité Routière XX concernant les départements de cette (ces) région(s).

### **Article 1. Obligations réciproques**

#### **1.1- Rôle de la CRAM**

La Caisse Régionale d'Assurance Maladie XX, partie prenante de la constitution du pôle d'animation de la région XY, donne son accord pour la désignation d'un de ses agents, issu du Service prévention des AT/MP de la Caisse, afin d'exercer la fonction de Chargé de Mission Sécurité Routière (C.M.S.R.) au sein du pôle d'animation, ceci pour les actions spécifiques visant l'entreprise et pour une période de 3 ans. Le nom et les coordonnées de cet agent figurent en annexe à la présente convention.

L'agent désigné par la Caisse Régionale pour exercer la fonction de CMSR thématique " Entreprise " affectera environ 25 % de son activité professionnelle à cette fonction.

Il reste, dans le cadre de l'exercice de cette fonction., sous l'autorité hiérarchique de l'Ingénieur Conseil Régional chef du service prévention de la CRAM XX.

La prise en charge de ses déplacements dans le cadre de son activité régionale est conforme à la procédure habituelle en vigueur à la CRAM XX.

Sa rémunération est à la charge de la CRAM XX, y compris dans le cadre de son activité de C.M.S.R.

Par la participation active d'un de ses agents, la CRAM contribue à la promotion et au développement du pôle d'animation Sécurité Routière XY, dans le cadre général défini par le préambule à la présente convention.

Chaque année la CRAM XX adressera à la Déléguée Interministérielle et à l'animateur de pôle régional son plan de prévention régional des risques professionnels concernant la prévention du risque routier encouru par les salariés.

#### **1.2 - Rôle de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières**

Sous l'autorité de la Déléguée Interministérielle, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières a en charge le pilotage du pôle d'animation Sécurité Routière.

Chaque année la Déléguée Interministérielle adressera au directeur de la CRAM XX:

sa circulaire aux Préfets sur la politique locale de Sécurité Routière

sa note d'orientation générale aux pôles d'animation

le programme annuel d'actions du pôle d'animation Sécurité Routière XY après approbation

le bilan de l'exécution du programme d'actions de l'année précédente

#### **1.3 Apports mutuels**

La CRAM et la DSCR s'engagent à la fourniture réciproque de toute documentation, publication et information de nature à faciliter le développement de l'action commune et l'activité du pôle d'animation régionale.

Les deux parties considèrent que ce travail commun au sein des pôles d'animation régionaux est de nature à faciliter

- pour la CRAM : l'appropriation des connaissances, méthodes et expériences acquises par la DSCR dans le champ de la lutte contre l'insécurité routière

- pour le réseau Sécurité Routière l'appropriation des connaissances, méthodes et expériences acquises au sein du Service prévention de la Caisse Régionale, tout particulièrement pour ce qui concerne l'intégration de la prévention du risque routier dans le cadre plus général de la prévention du risque professionnel.

### **Article 2 - Formation du C.M.S.R. thématique “ Entreprise ”**

Il suivra la formation initiale de cinq semaines lui permettant une approche globale de la Sécurité Routière et renforçant ses compétences en matière d'animation et de formation des réseaux. Des formations complémentaires spécifiques pourront être organisées.

La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières est responsable de l'organisation du financement et de la mise en œuvre de ces formations.

Elle s'engage à informer le responsable hiérarchique de l'agent concerné un mois avant tout stage de formation, tant en ce qui concerne le contenu de la formation que son déroulement.

### **Article 3. - Structure d'appui pour le fonctionnement**

*L'organisme X*, dans le cadre d'une convention signée avec la Délégue Interministérielle à la Sécurité Routière, est la structure d'appui du pôle d'animation Sécurité Routière XY M. XXXXXX, agent de *l'organisme X* et CMSR est l'animateur du pôle.

### **Article 4. – Obligation du C.M.S.R.**

Dans le cadre de l'exercice de sa mission, les obligations de l'agent désigné par la Caisse Régionale pour exercer la fonction de CMSR thématique “ Entreprise ” sont :

- Vis à vis de la CRAM
  - Il rend compte de son activité de C.M.S.R. à sa hiérarchie
  - Il facilite l'appropriation par son service d'origine des connaissances, méthodes et expériences acquises dans son activité de C.M.S.R.
- Vis à vis du pôle d'animation
  - Il participe à la préparation, à la mise en œuvre et au suivi du programme annuel d'actions du pôle d'animation. Son activité s'exerce dans le cadre de ce programme d'actions.
  - Il contribue à la définition de la stratégie de prévention du pôle d'animation et y participe.
  - Il facilite l'appropriation par le réseau Sécurité Routière des connaissances, méthodes et expériences acquises dans son activité professionnelle.
- Vis à vis de la D.S.C.R.
  - Il facilite la mise en œuvre opérationnelle des impulsions données par la Délégue Interministérielle pour les actions prioritaires de l'Etat.
  - Il contribue à l'élaboration de la politique nationale.
  - Il peut être appelé à s'intégrer dans des groupes de travail nationaux chargés d'élaborer des propositions d'orientation, de démarche, de formation ...

### **Article 5. - Modification de la convention**

Toute modification apportée à la présente convention fera l'objet d'un avenant signé par chacune des parties.

### **Article 6. - Résiliation**

En cas de force majeure rendant impossible l'accomplissement de la mission faisant l'objet de la présente convention, d'inexécution ou de non observation par l'une des parties des dispositions de la présente convention, celle-ci serait résiliée.

Dans cette éventualité, le signataire demandant la résiliation devra en informer l'autre partie par courrier.

**Article 7. - Pièces annexées**

- Nom et coordonnées du C.M.S.R. thématique "entreprise" de la CRAM
- Organisation départementale de la Sécurité Routière - note du 20 janvier 2000
- Missions et fonctionnement des pôles d'animation Sécurité Routière - note du 20 janvier 2000
- Chargé de Mission Sécurité Routière - Fiche métier - note du 3 février 2000
- Animateur du pôle d'animation Sécurité Routière - Fiche métier.- note du 3 février 2000
- Charte nationale pour la prévention du risque routier encouru par les salariés (Accidents de mission et accidents de trajet) du 22 décembre 1999.

La présente convention est établie en deux exemplaires originaux.

Annexe 3 : LISTE DES MEMBRES DU COMITE DE PILOTAGE NATIONAL

**Pouvoirs Publics :**

Lionel LEMOINE  
Vice Président  
Sous-Préfet Sécurité Routière  
Sous Préfecture de Saint-Gaudens  
31800 Saint Gaudens  
Tél : 05 61 94 67 67  
Fax : 05 61 94 67 99  
E-mail : lemoine.l@wanadoo.fr

Yves BONDUELLE  
Sous Directeur de l'action interministérielle de la Sécurité Routière  
D.S.C.R  
Arche de la Défense Paroi Sud  
92055 La Défense Cedex  
Tél : 01 40 81 80 61  
Fax : 01 40 81 81 00  
E-mail : yves.bonduelle@equipement.gouv.fr

Françoise STEINHART  
Chargée de mission  
D.S.C.R. Sous Direction de l'Action Interministérielle de la Sécurité Routière  
Bureau des Programmes Interministériels  
Arche de la Défense Paroi Sud  
92055 La Défense Cedex  
Tél : 01 40 81 80 53  
Fax : 01 40 81 81 00  
E-mail : francoise.steinhart@equipement.gouv.fr

Michel GIEN  
Observatoire d'Aquitaine de la Sécurité Routière  
Direction Régionale de l'Equipement  
9 rue Charles Moncelet  
33080 Bordeaux Cedex  
Tél : 05 56 99 98 36  
Fax : 05 56 98 68 20  
E-mail : michel.gien@equipement.gouv.fr

Jean L'HOSTE  
Directeur de Recherche  
INRETS  
2 Avenue du Général Malleret Joinville  
94114 Arcueil Cedex  
Tél : 01 47 40 73 55  
Fax : 01 45 47 56 06  
E-mail : jean.lhoste@inrets.fr

**Risque Routier encouru par les salariés  
Programme d'action 2000-2001**

Jeanne Marie EHSTER  
Médecin Inspecteur Régional du Travail  
DRTE Midi-Pyrénées  
2 Esplanade Compans Caffarelli  
BP 62  
Immeuble Toulouse 2000  
31902 Toulouse Cedex  
Tél : 05 61 12 63 80  
Fax : 05 61 12 63 01  
E-mail : jeanne-marie.ehster@dr-midipy.travail.gouv.fr

Pascal VALENTIN  
D.S.C.R. Sous Direction de l'Action Interministérielle de la Sécurité Routière  
Bureau de la Prévention et des Etudes  
Arche de la Défense Paroi Sud  
92055 La Défense Cedex  
Tél : 01 40 81 80 20  
Fax : 01 40 81 81 00  
E-mail : pascal.valentin@equipement.gouv.fr

**Institution de Prévention de la Sécurité Sociale**

Gilles EVRARD  
Président du comité de pilotage  
Directeur des Risques Professionnels  
CNAMTS Direction des Risques Professionnels  
Tour Maine Montparnasse  
33 avenue du Maine  
BP 7 75015 Paris  
Tél : 01 45 38 60 20  
Fax : 01 45 38 60 04  
E-mail : gilles.evrard@cnamts.fr

Jean-Louis CAHUZAC  
Directeur  
CRAM Aquitaine  
80 Avenue de la Jallère  
33053 Bordeaux Cedex  
Tél : 05 56 11 66 04  
Fax : 05 56 39 27 42  
E-mail : jl.cahuzac@cramaquaine.fr

Gérard Le POULICHET  
Ingénieur Conseil  
CNAMTS Direction des Risques Professionnels  
Tour Maine Montparnasse  
33 avenue du Maine  
BP 7 75015 Paris  
Tél : 01 45 38 60 33  
Fax : 01 45 38 60 06  
E-mail : gerard.lepoulichet@cnamts.fr

Guy Le RUYET  
Ingénieur Conseil Régional  
CRAM Ile-de-France  
Prévention des Risques Professionnels  
17-19 Place de l'Argonne  
75019 Paris  
Tél : 01 40 05 38 07  
Fax : 01 40 34 43 52  
E-mail : g.leruyet@infonie.fr

Eric Van AERDE  
Ingénieur Conseil Régional  
Prévention des Risques Professionnels  
CRAM Nord Picardie  
11 Allée Vauban  
59662 Villeneuve d'Ascq Cedex  
Tél : 03 20 05 61 72  
Fax : 03 20 05 79 30  
E-mail : evanaerde@nordnet.fr

Philippe BIELEC  
Chef du Service Formation  
INRS  
211 rue A Becquerel  
54230 Neuves Maisons  
Tél : 03 83 50 21 90  
Fax : 03 83 50 21 88  
E-mail : bielec@inrs.fr

Michel MÉRIC  
Service Formation  
INRS  
211 rue A Becquerel  
54230 Neuves Maisons  
Tél : 03 83 50 26 73  
Fax : 03 83 50 21 02  
E-mail : meric@inrs.fr

Jean STUDER  
Ingénieur Conseil  
CNAMTS Direction des Risques Professionnels  
Tour Maine Montparnasse  
33 avenue du Maine  
BP 7 75015 Paris  
Tél : 01 45 38 60 05  
Fax : 01 45 38 60 06  
E-mail : jean.studer@cnamts.fr

#### **ANNEXE 4 :Article L230-2 du Code du travail**

*(inséré par Loi n° 91-1414 du 31 décembre 1991 art. 1 Journal Officiel du 7 janvier 1992 en vigueur le 31 décembre 1992)*

I. - Le chef d'établissement prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs de l'établissement, y compris les travailleurs temporaires. Ces mesures comprennent des actions de prévention des risques professionnels, d'information et de formation ainsi que la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés. Il veille à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes.

Sans préjudice des autres dispositions du présent code, lorsque dans un même lieu de travail les travailleurs de plusieurs entreprises sont présents, les employeurs doivent coopérer à la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité, à l'hygiène et à la santé selon des conditions et des modalités définies par décret en Conseil d'Etat.

II. - Le chef d'établissement met en œuvre les mesures prévues au I ci-dessus sur la base des principes généraux de prévention suivants :

- a) Eviter les risques ;
- b) Evaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;
- c) Combattre les risques à la source ;
- d) Adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail et de production, en vue notamment de limiter le travail monotone et le travail cadencé et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé ;
- e) Tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;
- f) Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;
- g) Planifier la prévention en y intégrant, dans un ensemble cohérent, la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants ;
- h) Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle ;
- i) Donner les instructions appropriées aux travailleurs.

III. - Sans préjudice des autres dispositions du présent code, le chef d'établissement doit, compte tenu de la nature des activités de l'établissement :

- a) Evaluer les risques pour la sécurité et la santé des travailleurs, y compris dans le choix des procédés de fabrication, des équipements de travail, des substances ou préparations chimiques, dans l'aménagement ou le réaménagement des lieux de travail ou des installations et dans la définition des postes de travail ; à la suite de cette évaluation et en tant que de besoin, les actions de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production mises en œuvre par l'employeur doivent garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des travailleurs et être intégrées dans l'ensemble des activités de l'établissement et à tous les niveaux de l'encadrement ;
- b) Lorsqu'il confie des tâches à un travailleur, prendre en considération les capacités de l'intéressé à mettre en œuvre les précautions nécessaires pour la sécurité et la santé.