

Programme d'action 2002 – 2005

Un premier bilan du programme d'action 2000 - 2001

Dans le cadre de la Charte nationale signée le 22 décembre 1999 par la Déléguée interministérielle à la sécurité routière et le Président de la Commission des accidents du travail et maladies professionnelles, le Comité de pilotage national a proposé et mis en œuvre un premier programme d'action pour les années 2000 et 2001.

Ce programme a permis de faire la démonstration de la pertinence de l'approche "risque professionnel", et ceci de trois façons :

Des actions pilotes, menées pendant deux ans dans sept régions expérimentales ont permis de démontrer sur le terrain la faisabilité de l'intégration du risque routier comme risque professionnel. Un certain nombre de thèmes ont ainsi été explorés.

La formation des relais d'entreprise a été un point fort de l'action menée en Nord-Picardie ; la région Ile de France a développé une politique novatrice de partenariat avec des prestataires de service réunis au sein du GP2R (Groupement des Préventeurs du Risque Routier) ; la région Bourgogne a mis au point une méthodologie d'intervention concernant le risque « trajet » ; la région Aquitaine s'est intéressée aux problèmes particuliers posés par les petites entreprises ; en Auvergne, on a pu tester la pertinence et la solidité de partenariats élargis à tous les acteurs institutionnels concernés ; la région PACA a mis en exergue le rôle possible des donneurs d'ordre par rapport à leurs sous-traitants ; enfin, la région Pays de la Loire a développé une politique de promotion des clubs d'entreprises.

Ces actions pilotes ont permis d'enrichir la réflexion commune et de proposer certaines pistes d'action au plan national, pistes dont s'inspire en partie ce programme d'action.

Un forum national a été organisé conjointement par la Cnamts et la Sécurité Routière en octobre 2001, dans le cadre de la « Semaine de la sécurité sur la route ». Ouvert par le Ministre en charge des Transports, il a réuni 600 personnes venant d'horizons très divers (représentants des syndicats de salariés et des organisations professionnelles d'employeurs, représentants de grandes entreprises actives dans le domaine, médecins et inspecteurs du travail, prestataires et consultants spécialisés, assureurs, agents des CRAM, représentants des préfetures).

Ce forum, intitulé "Risque routier : un enjeu social, un enjeu d'entreprise" a permis de faire partager l'idée que "conduire est un acte de travail" et qu'en conséquence le risque routier encouru par les salariés est un risque professionnel, y compris pour les salariés dont la conduite n'est pas l'activité principale (professionnels "sur" la route versus professionnels "de" la route).

Un certain nombre d'outils ont été élaborés en partenariat, à savoir
des vidéogrammes de sensibilisation.
un guide d'évaluation du risque routier en entreprise
des référentiels de formation visant les décideurs, les "relais" d'entreprise et les salariés exposés au risque

Le contenu méthodologique de ces outils, fortement imprégné des principes généraux de prévention, a permis de montrer dans la pratique la façon dont il est possible d'aborder la

prévention du risque routier en s'appuyant sur les acquis de la prévention des risques professionnels.

Au plan local, la charte incite les CRAM et les Pouvoirs Publics à collaborer dans le cadre des « Pôles d'animation sécurité routière », et dans le cadre des « Plans départementaux d'action de sécurité routière » (PDASR) mis en place sous l'autorité des Préfets. A ce jour, 14 CRAM sur 16 participent aux pôles d'animation sécurité routière par la nomination de « chargés de mission sécurité routière » (CMSR) pour y prendre en charge les dossiers concernant le risque routier en entreprise, et environ 40 conventions départementales ont été signées avec les préfetures.

Enfin, le Comité de pilotage national a été officiellement mis en place par un arrêté conjoint du Ministre chargé des Transports et du Ministre chargé de la Sécurité Sociale, arrêté en date du 29 mars 2001 publié au JO du 27 avril.

Conduire est un acte de travail : une idée qui fait son chemin ...

La pertinence d'une démarche "risque professionnel" pour prévenir le risque routier encouru par les salariés est désormais acceptée.

Il faut, dans la prochaine période, approfondir cette démarche, démontrer son efficacité sur une plus large échelle et développer les actions nécessaires pour qu'elle s'inscrive dans la pratique des préventeurs et des différents acteurs de l'entreprise.

L'idée que "conduire est un acte de travail" fait aujourd'hui son chemin.

Il convient désormais :

- **d'approfondir cette idée en terme de recherches et d'études**
- **d'en tirer toutes les conséquences pour ce qui est**
 - ◆ **des bonnes pratiques de prévention**
 - ◆ **de l'évaluation du risque routier comme risque professionnel et de son intégration dans les plans de prévention du risque professionnel**
 - ◆ **de la formation professionnelle des salariés exposés à ce risque**
- **de mettre en place des actions de communication visant à faire partager ce point de vue à tous les acteurs concernés.**

C'est sur cette base qu'un partenariat élargi pourra prendre toute sa dimension et porter tous ses fruits.

Promouvoir des études et des recherches.

Les recherches

Le programme d'action 2000 – 2001 soulignait la faiblesse des études et des recherches dans le champ du risque routier encouru par les salariés, sauf pour ce qui concerne les salariés "professionnels de la route".

Une des difficultés tient au fait que ce thème de recherche se trouve à la frontière des champs de compétences des spécialistes de la sécurité routière et des spécialistes de la sécurité du travail.

Pour faire évoluer cette situation et favoriser les synergies nécessaires, le Comité de Pilotage mettra en place **un pôle d'ingénierie de recherche**, pôle à même d'assurer le suivi des appels d'offres et de rechercher les équipes et laboratoires intéressés par ce domaine de recherche, tant à l'Université qu'au sein des instituts spécialisés (INRETS, INRS).

Pour les trois prochaines années, les efforts pourraient porter sur les thèmes prioritaires suivants :

- comprendre l'activité de conduite comme activité de travail,
- anticiper le développement du "bureau roulant" et de l'"atelier roulant",

Comprendre l'activité de conduite comme activité de travail

Des professions aussi diverses que les conducteurs de travaux et chefs de chantier du BTP, les visiteurs médicaux, les ambulanciers, les techniciens de maintenance, les agents de la poste, les VRP, etc ..., ont en commun de devoir se déplacer beaucoup, alors que le cœur de leur métier n'est pas la conduite. Il serait nécessaire de comprendre comment ces salariés raisonnent et gèrent leur activité de conduite, comment ils résolvent les conflits entre les exigences de la conduite et les exigences des autres tâches qu'ils ont à réaliser. Une meilleure compréhension de cette gestion devrait permettre de définir des stratégies de prévention prenant en compte les contraintes et les pratiques réelles des opérateurs, de manière à modifier dans la durée celles qui sont peu propices à la prévention.

Pour certaines professions intermédiaires comme les coursiers urbains (plutôt usagers de deux roues) et les conducteurs livreurs du transport léger (plutôt usagers de quatre roues), où la conduite est le cœur du métier sans que pour autant elles aient une culture identique à celle des conducteurs de poids lourds, il convient sans doute de se poser des questions assez voisines.

Des équipes pratiquant l'analyse du travail, en particulier des ergonomes, devraient pouvoir collaborer avec des équipes plutôt spécialistes de l'activité de conduite pour mener à bien ce type de recherches.

A partir de monographies visant des professions marquées par la mobilité on devrait pouvoir préciser et mieux cerner les caractéristiques d'**un nouveau modèle de salarié mobile, isolé et communicant**, modèle que l'on voit massivement apparaître dans les professions du commerce et des services.

Anticiper le développement du "bureau mobile" et de l'"atelier roulant",

Le développement de l'électronique embarquée, des moyens de communication, des moyens de collecte et de traitement de l'information associés aux véhicules (portable, fax, internet, GPS, etc ..) sont actuellement beaucoup étudiés. Cependant peu d'études prennent comme angle d'attaque le point de vue du salarié et la relation qu'entretiennent l'ensemble de ces équipements embarqués avec l'activité de travail. Se mettent ainsi en place **de nouveaux "lieux de travail"**, véritables bureaux mobiles et ateliers roulants, sans que l'on soit en situation d'en mesurer toutes les conséquences pour ce qui est du développement de nouvelles situations de risques professionnels.

Là encore, des collaborations entre spécialistes du travail et spécialistes de la sécurité routière sont souhaitables.

Les études

L'article 2 de l'arrêté de création du Comité de pilotage lui confie la mission « de proposer des plans annuels d'action et d'en assurer le suivi ». Il doit pour se faire **se doter de moyens de pilotage et d'évaluation**.

Trois thèmes prioritaires peuvent être retenus pour ce faire :

- **réalisation d'études statistiques** pour progresser dans la connaissance de certains problèmes définis (accidentologie des deux roues, meilleure compréhension du risque trajet, etc.) en utilisant les données disponibles dans les deux systèmes (Fichier AT de la CNAM et Fichier BAAC de la DSCR),.
- **mise en place d'un baromètre** de l'opinion des salariés et des employeurs en poursuite de l'étude IFOP réalisée en 2001.
- **développement des études d'évaluation** dans le cadre de l'activité de partenariat, par exemple :
 - bilan des clubs d'entreprises là où ils existent
 - repérage des structures et réseaux locaux mobilisables pour la prévention du risque routier encouru par les salariés
 - enjeux et impact de la formation des « personnes relais »
 - effets attendus et constatés de la formations des salariés

Préciser ce que devraient être les bonnes pratiques de prévention du risque routier encouru par les salariés

En s'inspirant des principes généraux de prévention des risques professionnels (article L 230-2 du Code du travail), il est possible de proposer une première approche de ce que pourraient être les exigences essentielles des bonnes pratiques de prévention du risque routier encouru par les salariés, ceci à travers les propositions suivantes :

- 1-Organiser le travail de façon à **éviter ou limiter les déplacements** en recourant à des moyens alternatifs (tels que téléconférences, audioconférences, etc...).
- 2- **Évaluer les risques** liés aux déplacements et qui ne peuvent être évités.
- 3- Lorsque des déplacements sont nécessaires, donner la priorité à l'**utilisation des moyens de déplacement les plus sûrs**.
- 4- Identifier et faire **emprunter les itinéraires les plus sûrs**.
- 5- S'assurer que **les véhicules utilisés sont aménagés et équipés** pour les déplacements routiers, de façon à permettre des déplacements sûrs et l'exécution des autres tâches liées aux déplacements en sécurité, et qu'ils sont maintenus en bon état de fonctionnement.
- 6- Planifier les déplacements et les autres activités en vue de **donner au conducteur le temps nécessaire pour conduire en sécurité**, en tenant compte des temps de pause, de l'amplitude de la journée de travail et des contraintes prévisibles.
- 7- Prendre des mesures, si des **moyens de communication ou d'information** équipent le véhicule, pour que les fonctions dont l'utilisation est incompatible avec la conduite en sécurité ne puissent être utilisées par le conducteur pendant que le véhicule est en mouvement.
- 8- S'assurer que **les salariés** qui conduisent des véhicules routiers pour le travail **ont les compétences nécessaires** pour ce faire.

Le Comité de pilotage se propose d'élaborer, à partir de ces exigences essentielles, un Code de bonne pratique à même de fédérer tous les acteurs qui s'y reconnaîtraient, et qui par la même **feraient leur cette approche du risque routier comme risque professionnel**. Il associera à ces travaux l'ensemble des acteurs qui le souhaiteront (en particulier les assureurs et les prestataires spécialisés).

L'enjeu des prochaines années est que, ces « bonnes pratiques » étant précisées, leur mise en œuvre se développe largement au sein des entreprises.

La sensibilisation, la communication, l'information, la formation sont les instruments habituels du développement de ces bonnes pratiques, puisqu'il s'agit de convaincre plutôt que d'imposer.

Cependant, toute l'expérience de la prévention des risques professionnels montre que les bonnes pratiques sont d'autant plus efficaces que sont mieux définies les règles qui s'imposent à tous, règles instituées par la loi ou le règlement.

Or, pour ce qui est des règles d'usage des véhicules dans le cadre du travail, il y a aujourd'hui problème.

Des règles précises existent pour les véhicules de plus de 3t5. Elles ont été établies par le Ministère chargé des Transports.

La situation est également sans ambiguïté pour les équipements de travail mobiles (chariots automoteurs, engins de chantier, etc ...), les règles de gestion étant précisées par le Code du Travail.

Rien de tel n'est prévu pour les véhicules légers lors d'un usage professionnel.

Monsieur SAADIA, dans le cadre de la mission qui lui a été confiée conjointement par le Ministre en charge des Transports et le Ministre en charge du Travail, a été amené à faire un ensemble de propositions pour modifier cet état de fait.

La DSCR (Direction de la sécurité et de la circulation routière) et la DTT (Direction du travail des transports du Ministère chargé des Transports), la DRT (Direction des relations du travail) du Ministère chargé du Travail et la DRP (Direction des risques professionnels) de la CNAMTS ont été étroitement associées à cette réflexion.

Le Comité de pilotage, conscient de l'importance que pourraient avoir, pour la prévention du risque routier encouru par les salariés, des évolutions réglementaires résultant des propositions de ce groupe de travail, suivra ce dossier avec beaucoup d'intérêt.

Aider les entreprises à évaluer le risque routier dans le cadre de l'évaluation des risques professionnels

Des textes récents du Ministère chargé du Travail donnent à l'évaluation des risques professionnels un caractère obligatoire. L'évaluation du risque routier encouru par les salariés s'inscrit naturellement dans ce contexte.

Cette évaluation, aussi nécessaire soit-elle, n'a de sens que comme étape préalable à la mise en place d'un plan de prévention.

Le comité de pilotage s'attachera en conséquence à créer les conditions pour que les chefs d'entreprises disposent des outils et des services utiles et de qualité pour mener à bien

l'évaluation du risque routier auquel sont exposés leurs salariés et **mettre en place un plan de prévention des risques professionnels intégrant le risque routier.**

Un premier outil est d'ores et déjà disponible. Il s'agit du guide d'évaluation réalisé en commun par la Cnamts et la Sécurité Routière. Le questionnement proposé par ce guide permet de faire un premier travail de repérage.

Au delà de cette première étape, et selon l'ampleur des problèmes soulevés, il peut être utile pour le chef d'entreprise de disposer d'une aide extérieure pour analyser plus finement les risques et mettre en place des solutions efficaces de prévention. Les Caisses régionales ne peuvent qu'exceptionnellement apporter leur appui, vu le grand nombre d'entreprises concernées.

Aussi est-il souhaitable que soit mis en place un réseau de prestataires spécialisés à même d'offrir leurs services aux entreprises qui le souhaitent.

Aujourd'hui cette offre de service est encore faible. Le Comité de pilotage se propose de contribuer à faire émerger une telle offre de service, ceci en tirant le bilan de certaines expériences régionales, dont particulièrement celle de la région Ile de France.

Un certain nombre de prestataires de services se sont rassemblés au sein du GP2R (Groupement des préventeurs du risque routier), dans un premier temps en Ile de France puis dans un second temps comme organisation nationale. Ces prestataires s'inscrivent clairement dans le champ du risque routier compris comme risque professionnel. Ils ont, dans cette optique, formalisé un certain nombre d'accords et de conventions avec la CRAMIF.

Le Comité de pilotage prendra les initiatives nécessaires pour que cette première collaboration débouche sur un projet de plus grande ampleur.

L'élaboration du « Code de bonnes pratiques » évoqué ci dessus peut être l'occasion pour élargir le partenariat aux prestataires de service qui souhaitent s'engager dans cette voie.

Il appartiendra alors aux instances régionales, et tout particulièrement aux CRAM, de définir les modalités permettant de s'assurer de la réalité de ces « bonnes pratiques », de manière à garantir aux entreprises une offre de qualité.

Depuis longtemps les entreprises se sont organisées pour prendre en charge la prévention des risques professionnels. Ceci s'est traduit par la mise en place des CHSCT dans les entreprises de plus de 50 salariés et la présence de « fonctionnels sécurité » dans de nombreuses entreprises grandes ou moyennes.

Faire émerger, au sein des structures en charge des risques professionnels (par exemple les services de santé-sécurité au travail), des « personnes ressources » ayant acquis des compétences dans le champ du risque routier est un bon moyen d'inscrire dans la durée la prévention de ce risque.

Leur capacité à maîtriser l'ensemble de la problématique, à intégrer concrètement la prévention du risque routier dans la politique de prévention du risque professionnel est un facteur essentiel de succès.

Ce sont elles qui sont les mieux à même d'assurer la continuité des liens avec les institutions en charge de la prévention et avec les prestataires éventuellement sollicités pour mettre en place telle ou telle action, ceci dans le cadre de la politique définie par l'entreprise. L'expérience menée par la CRAM Nord Picardie montre l'efficacité d'un tel dispositif.

La formation de ces personnes ressources – sur la base du référentiel de formation proposé par le Comité de pilotage-, leur mise en réseau, l'animation de ces réseaux **doit être une des priorités des institutions concernées, et tout particulièrement les CRAM.**

Donner toute sa dimension à la formation professionnelle des salariés conducteurs

Les compétences requises pour conduire un véhicule léger dans le cadre du travail sont aujourd'hui supposées acquises par la simple présentation d'un permis de conduire. Il y a là une ambiguïté qu'il convient de lever, car **le permis de conduire n'est pas la sanction d'une compétence professionnelle permettant au salarié de conduire un véhicule en sécurité.**

On peut en prendre pour preuve le fait que le ministère chargé des transports a lui même instauré une formation obligatoire complémentaire au permis de conduire - FIMO (Formation initiale minimale obligatoire) et FCOS (Formation continue obligatoire de sécurité) - visant les salariés des entreprises de transport, qui sont par définition titulaires du permis poids lourds, formation centrée sur l'apprentissage de la conduite en sécurité. Il paraît donc logique de développer un dispositif de même nature pour les « salariés conducteurs » qui utilisent régulièrement (selon des critères à définir) un véhicule dans le cadre de leur activité professionnelle.

Dans un domaine voisin la Sécurité Sociale a l'expérience de la mise en place des CACES (Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité) pour les équipements de travail mobiles.

Sur la base de cette expérience, le Comité de pilotage, qui, selon l'article 1 de l'arrêté de création du 29 mars 2001, est « *un organe consultatif et de proposition auprès de la commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la CNAMTS et de la direction de la sécurité et de la circulation routières du ministère chargé des transports* », fera à la CATMP la proposition de mettre en place **un Certificat de compétence à la conduite en sécurité de véhicules légers**,. ceci par le vote d'une recommandation de la CNAMTS, et proposera parallèlement à la DSCR de reconnaître ce Certificat de compétence comme équivalent à la formation post-permis délivrée par les Pouvoirs Publics.

Un groupe de travail spécifique sera constitué pour préciser le contenu de cette proposition, ceci sur la base du cahier des charges suivant :

Cette formation, que l'on peut qualifier de « formation post-permis professionnelle », est une formation complémentaire au permis de conduire. En conséquence, le permis de conduire en constitue le pré-requis.

D'une durée de l'ordre de deux jours, elle vise les salariés utilisant de manière habituelle un véhicule dans le cadre de leur activité professionnelle.

Le contenu en est défini, comme pour les CACES visant les équipements de travail mobiles, par une Recommandation de la Cnamts, c'est à dire par un texte voté par les partenaires sociaux.

Sanctionnant une compétence professionnelle, cette formation doit pouvoir être prise en charge par le fonds de la formation professionnelle.

Le certificat de compétence acquis par le salarié lui reste acquis quand il change d'employeur, au dispositif de recyclage près.

S'agissant d'une formation post-permis, elle doit offrir au salarié l'équivalence avec les formations « post-permis » proposées par les Pouvoirs Publics.

Pour des raisons de cohérence de l'ensemble du dispositif, la validation de ces formations se fait dans les mêmes conditions que celle des autres formations « post-permis », selon les modalités définies par les Pouvoirs Publics.

L'aide à la définition et à la mise en place de ces formations, avec l'ensemble des partenaires concernés, sera une des préoccupations majeures du Comité de pilotage pour les trois prochaines années.

Mettre en place une politique de communication visant à l'engagement des entreprises

La prise en compte du risque routier comme risque professionnel ne va pas de soi, ni pour les employeurs, ni pour les salariés.

Pour les employeurs, ce qui se passe « sur la route » peut leur sembler hors de portée.

Les salariés, eux, peuvent avoir le sentiment d'être plus « libres » dans leur voiture, et donc de ne plus être tout à fait « au travail ». L'usage, fréquent pour certaines professions, du véhicule personnel dans le cadre professionnel, peut renforcer ce type de sentiment.

Il s'agit donc bien de convaincre les uns et les autres que l'acte de conduite est un acte de travail, et que la prévention du risque professionnel peut apporter beaucoup à la prévention du risque routier.

La politique de communication qu'il convient de mettre en place pour convaincre est sans doute plus nécessaire que pour d'autres risques professionnels.

Concernant le risque routier encouru par les salariés, la politique de communication est constitutive de la politique de prévention.

Ceci est d'autant plus vrai qu'il existe déjà une politique de communication des Pouvoirs Publics, à travers les campagnes de la Sécurité Routière. Cette communication, qui vise le grand public, cible essentiellement l' "individu conducteur" ou le "citoyen conducteur" à travers des messages de prudence.

Ici l'objectif est différent, puisqu'il s'agit de viser les employeurs et les "salariés conducteurs" **en situant clairement l'acte de conduite dans le cadre de l'activité de travail.**

Dans cette optique, les exigences essentielles de bonnes pratiques proposées plus haut seront des axes de communication à privilégier.

Le risque routier en mission ne concerne pas tous les salariés de manière identique. Les professions les plus mobiles y sont particulièrement exposées (notamment le transport, le BTP

, le commerce), alors que d'autres telles que les industries classiques (métallurgie, chimie) le sont moins.

Les actions de communication devront tenir compte de ces réalités, et être également déclinées de manière spécifique pour les différentes branches professionnelles concernées.

Dans ce contexte, on appellera « branche » un ensemble repéré par :

- une identité professionnelle
- des représentants repérables (organisations professionnelles et syndicats de salariés)
- un usage caractéristique des véhicules.

On peut donner comme exemples : le bâtiment, le transport léger, le commerce, etc ..

La mise en place de telles actions de communication sera une priorité des trois prochaines années.

Pour être pleinement efficaces ces actions nécessitent :

- une production de supports spécifiques de communication et de sensibilisation destinés tant aux employeurs qu'aux salariés (affiches, brochures, dépliants, etc ..)
- l'usage de supports variés de communication, dont la presse professionnelle
- l'accord des organisations professionnelles concernées.

Les modalités de telles actions doivent permettre d'articuler les échelons nationaux, régionaux et départementaux des partenaires concernés.

Développer des actions spécifiques concernant le risque « trajet »

Les actions réalisées dans le cadre du programme 2000-2001, en particulier l'expérience pilote menée en région Bourgogne, ont permis de montrer que, en s'inspirant des principes généraux de prévention, il était possible de proposer un ensemble de mesures cohérentes pour prévenir le risque « trajet » :

- 1- Réduire l'exposition au risque routier **en limitant les déplacements** des salariés.
(mise à disposition d'un restaurant d'entreprise).
- 2- Remplacer ce qui est dangereux par **ce qui est moins dangereux**.
(système de transports collectifs organisé ou financé par l'entreprise, transports en commun)
- 3-Faciliter les **accès et le stationnement des véhicules** des salariés.
(aménagement des abords de l'entreprise, balisages, éclairage, organisation de la circulation interne, parkings).
- 4-Inciter les salariés à veiller au **bon état de leurs véhicules**.
(contrôles techniques mis en place par l'entreprise, campagne éclairage, campagne pneumatiques).
- 5-Apporter une aide aux salariés pour qu'ils puissent prendre la route dans des **conditions aussi sûres que possible**
(aménagement des horaires, informations sur les conditions météo, informations sur les travaux en cours concernant le réseau routier emprunté par les salariés, information sur le temps nécessaire au déplacement en sécurité sur des parcours repérés).
- 6-**Informé et former** les salariés, pour ce qui est des risques encourus sur la route.
(campagnes de sensibilisation, journées d'information, actions ciblées de formation).

Des catégories particulières de salariés, telles que nouveaux embauchés, stagiaires, CDD, intérimaires ont a priori une expérience plus limitée des voies d'accès à l'entreprise. Il est en conséquence souhaitable que soient organisées pour eux des actions spécifiques d'information et de sensibilisation.

Il faut également noter que la taille de l'entreprise, sa culture de prévention des risques professionnels, la mobilisation du CHSCT sont, à l'étape actuelle, des facteurs importants de réussite d'actions de prévention du risque trajet.

Le Comité de pilotage suivra avec intérêt la réflexion en cours impulsée par la DRP, réflexion visant à la révision des conditions d'attribution des aides financières dans ce domaine par les CRAM (minoration du taux de cotisation « trajet ») de manière à inciter plus clairement les entreprises à mettre en place des plans pluriannuels de prévention du risque trajet.

Approfondir et élargir le partenariat

La convergence de point de vue construite au sein du Comité de pilotage entre les Pouvoirs Publics et la Sécurité Sociale a créé une dynamique positive de partenariat. C'est ce qui a permis le succès du Forum national d'octobre 2001.

Il convient aujourd'hui à la fois d'approfondir ce partenariat et de l'élargir.

L'approfondissement du partenariat passe par une articulation plus précise et plus complète des actions nationales et locales. Les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) constituent l'instrument naturel de cette articulation.

De nombreuses conventions départementales ont été signées entre Caisses régionales et Préfectures. En laissant à chacun le temps de la négociation et de la concertation, l'objectif à atteindre est la signature de convention dans chaque département.

Ces conventions prévoient explicitement que les CRAM contribuent à l'élaboration de la partie « entreprise » du PDASR. En conséquence, les propositions du présent programme d'action doivent être déclinées dans le cadre des PDASR, en les adaptant aux conditions locales de l'action. Les Pôles d'animation sécurité routière, auxquels la plupart des CRAM participent, sont des centres de ressources et d'échanges qui peuvent être utilement mobilisés pour ce faire.

L'élargissement du partenariat doit viser prioritairement à fédérer tous ceux qui se reconnaissent dans une approche du risque routier comme risque professionnel, et qui sont à même de relayer ce discours auprès des entreprises. Il s'agit de tous les « prescripteurs directs et indirects », c'est à dire, au delà de ceux qui constituent le « noyau dur » du partenariat entre les Pouvoirs Publics et la Sécurité Sociale (à savoir : services prévention des Caisses régionales et Sécurité Routière), les inspecteurs du travail, les médecins du travail, les fédérations ou organisations d'employeurs, les syndicats de salariés, les chambres de commerce et d'industrie, les prestataires spécialisés, les assureurs.

La Cnamts et la Sécurité Routière développeront dans ce cadre des actions spécifiques visant les organisations professionnelles d'employeurs. Elles rechercheront des accords contractuels précisant les engagements des différents acteurs pour la mise en place d'une politique concertée de prévention du risque routier dans une profession donnée. La convention tripartite signée par TLF, la Sécurité Routière et le Cnamts s'inscrit dans le cadre de cette politique.

La Cnamts, dans le cadre des dispositions prévues pour les signatures de Conventions Nationales d'Objectifs avec les branches professionnelles, mettra systématiquement à l'ordre du jour des nouvelles CNO la prévention du risque routier.

Ceci permettra aux Caisses régionales, à travers les contrats de prévention signés en application des CNO, d'apporter un soutien financier aux entreprises éligibles et qui s'engageront dans une démarche de prévention du risque professionnel intégrant le risque routier.

Conclusion

Comprendre l'activité de conduite comme une activité de travail, développer des bonnes pratiques de prévention et intégrer le risque routier dans les plans de prévention des risques professionnels, développer la formation professionnelle des salariés-conducteurs, s'appuyer sur les organisations professionnelles pour mettre en place une politique de communication, mobiliser les CHSCT ...l'orientation générale de ce programme d'action tient en une formule : faire du risque routier encouru par les salariés une composante à part entière du risque professionnel.

L'idée est de ne pas recréer "ex nihilo" des dispositifs spécifiques pour la gestion du risque routier, mais plutôt de prendre appui sur les structures déjà existantes qui ont en charge la prévention des risques professionnels, et en utilisant les approches et les méthodes éprouvées qui ont permis de réels progrès dans la prévention des accidents de travail.

Il faut en quelque sorte réussir la greffe permettant la prise en compte du risque routier dans le champ du risque professionnel, et ceci de manière durable. Cette réussite dépendra de la mobilisation des acteurs concernés, qui sont extrêmement divers : pouvoirs publics, sécurité sociale, organisations professionnelles, syndicats de salariés, entreprises, CHSCT, assureurs, prestataires spécialisés...

Cette réussite est la condition pour que soit jugulé ce risque qui reste aujourd'hui la première source d'accidents mortels au travail.

L'idée que "conduire est un acte de travail" fait aujourd'hui son chemin ... le Comité de pilotage national mettra tout en œuvre pour que, sur ce chemin, chacun avance le plus vite possible.