DOSSIER DE PRESSE

Prévenir les risques routiers professionnels : lancement d'un nouveau programme d'information et de communication

« La route n'est pas un jeu »

Un nouveau site d'information :
www.risque-routier-professionnel.fr

jeudi 24 mai 2007

CONTACTS PRESSE

Sécurité routière
Raphaëlle Montagu-Dardaine / Matthias Le Fur
Tél. : 01 40 81 80 33 / 01 40 41 56 66
raphaelle.montagu@equipement.gouv.fr
matthias.le-fur@lowestrateus.com

Caisse nationale de l'assurance maladie
Dorothée Hannotin / Pascale Galliot
Tél. : 01 72 60 16 81 / 15 85
dorothee.hannotin@cnamts.fr
pascale.galliot@cnamts.fr

Sommaire

Introduction **3**

I - Les quatre grands domaines de prévention **4**

Le management des déplacements 4

Le management du parc de véhicules 5

Le management des communications mobiles 5

Le management des compétences 6

II - Les missions du Comité de pilotage national pour la prévention du risque routier professionnel **8**

Un cadre de mobilisation des acteurs publics sur le risque routier professionnel 8

Les dernières actions menées par le Comité de pilotage national 8

III - Le dispositif de sensibilisation à destination de l'ensemble des professionnels **10**

L'engagement affiché des entreprises 10

www.risque-routier-professionnel.fr : nouvelle plateforme d'information et d'échange sur Internet 10

La route n'est pas un jeu : une campagne d'insertions presse 11

INTRODUCTION

Agir ensemble contre le risque routier professionnel

Trop souvent sous-estimé, le risque routier est un risque professionnel majeur. **C'est la première cause de décès par accident au travail : 55 % des accidents mortels du travail de salariés du régime général sont des accidents de la route.** Salariés d'entreprise, agriculteurs, agents de collectivité territoriale, employés d'établissement de soins… quels que soient son statut et son secteur d'activité, chaque actif doit prendre conscience que le risque routier est un risque professionnel à part entière.

QUELQUES CHIFFRES 2005 POUR LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL (REGIME GENERAL)

- La prise en charge de **76 860 accidents avec arrêt, dont 9 698 avec incapacité permanente.**
- **523 de ces accidents ont été mortels.**
- **Près de 4,9 millions de journées de travail perdues** (4 884 923 journées).

Source : Branche accidents du travail/maladies professionnelles de la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

Le Comité de pilotage national pour la prévention du risque routier professionnel[1] traduit la volonté continue des pouvoirs publics de lutter contre les accidents de la route au travail. Aujourd'hui, il lance **un vaste programme de sensibilisation en direction de l'ensemble des professionnels,** dans le cadre du nouveau programme d'actions 2006-2009, pour faire progresser la prise en compte de ce risque professionnel dans l'entreprise.

LE RISQUE MISSION ET LE RISQUE TRAJET

Deux types de risques sont envisagés dans la prévention du risque routier professionnel : le risque mission et le risque trajet.

- **Un accident de mission est un accident qui a lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail.** Il est considéré comme un accident du travail (article L. 411-1 du Code de la Sécurité sociale). Dans un accident de mission, la responsabilité pénale du collaborateur peut être envisagée en cas d'infraction au Code de la route ou d'accident corporel qu'il aurait occasionné. Mais la responsabilité pénale et civile de l'employeur peut aussi être engagée s'il est établi un manque de prévention de sa part à l'origine d'un accident de la route.
- **Un accident de trajet est un accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail ou entre le lieu de travail et le lieu de restauration habituel**. La loi le considère comme un accident du travail (article L. 411-2 du Code de la Sécurité sociale), mais du fait de la nature non professionnelle du déplacement, la prévention du risque trajet ne dépend pas d'une obligation légale. La mise en œuvre d'un plan de prévention peut être le résultat d'une volonté partagée entre l'employeur et son collaborateur.

[1] Le Comité de pilotage national pour la prévention du risque routier professionnel regroupe la Sécurité routière, le ministère du Travail, des Relations sociales et de la Solidarité, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés, la Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales, la Mutualité sociale agricole**.**

I – Les quatre grands domaines de prévention

De nombreux salariés passent une grande partie de la journée au volant de leur véhicule dans le cadre des missions qu'ils effectuent pour leur entreprise. Ils sont, du fait de leur activité, exposés au risque routier professionnel.

Agir contre ce risque, c'est mener des **actions de sensibilisation** sur les règles de sécurité qui s'appliquent à tous types de déplacements : port de la ceinture de sécurité à l'avant comme à l'arrière, respect des limitations de vitesse, non consommation d'alcool avant de prendre le volant, bon état physique et de concentration du conducteur, bon état du véhicule…

Agir contre ce risque, c'est aussi réfléchir à mettre en œuvre des **mesures de prévention** en amont grâce au management :

- des déplacements,
- du parc de véhicules,
- des communications mobiles,
- des compétences.

Adopté par les partenaires sociaux le 5 novembre 2003 dans le cadre de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la CNAM, un **« Code de bonnes pratiques »**, dans lequel tous les acteurs concernés se reconnaissent, reprend les principes généraux de prévention des risques professionnels et les applique au risque routier en mission.

Le management des déplacements

Il vise à améliorer les conditions de déplacement des professionnels en réexaminant l'organisation du travail. Eviter de se déplacer quand cela n'est pas utile, ou utiliser quand cela est possible un autre moyen de transport que la voiture (transports en commun), c'est adopter un « usage raisonné » des véhicules et réduire ainsi l'exposition au risque pour l'employé et les coûts pour l'employeur.

La première mesure de prévention consiste à s'interroger sur la nécessité de prendre la route. **Réduire de 10% les déplacements routiers des collaborateurs restreint d'autant le risque d'accident.** Les solutions techniques (audioconférences, visioconférences, Internet et Intranet) permettent de travailler à distance et de réaliser des économies en temps, en transport et en hébergement.

LES PROFESSIONNELS S'ENGAGENT

Des fiches de tournée faxées aux salariés 48 heures à l'avance

Dans cette petite entreprise rurale de transport de bétail, les neuf chauffeurs effectuent des déplacements quotidiens, de ferme en ferme ou entre ferme et abattoir, sur plusieurs communes. Une bonne organisation de ces tournées est essentielle pour la productivité de l'entreprise et la sécurité de ses salariés. Le responsable de l'entreprise a donc mis en place un système de fiches de tournée qui préparent très précisément les déplacements des chauffeurs. La fiche est faxée au chauffeur équipé d'un fax à son domicile deux jours avant le voyage pour qu'il puisse s'y préparer tranquillement, notamment en termes d'horaires.
Le transporteur a constaté que cette organisation réduisait le stress de ses collaborateurs.

Source : « Le risque routier en mission. Guide d'évaluation des risques ». Institut national de recherche et de sécurité (INRS). ED 986. Septembre 2006.

Le management du parc de véhicules

Le véhicule doit être adapté à la fois au déplacement et à l'activité professionnelle. La connaissance des règles doit être améliorée, notamment pour les véhicules utilitaires légers (VUL). Par exemple, un véhicule surchargé, des charges mal arrimées (particulièrement des planches) peuvent être source d'aggravation d'un accident en cas de choc, mais également source directe de blessures graves, voire de blessures mortelles lors d'un freinage brutal.

Les entreprises doivent également être attentives aux équipements des véhicules de leur parc : ABS, airbags conducteur et passagers, direction assistée, systèmes d'assistance électronique à la conduite (antipatinage, contrôle de stabilité…), limiteur de vitesse, pneus neige, bandes réfléchissantes ou indicateur de gabarit, améliorent les conditions de conduite pour plus de sécurité sur la route. La sécurité doit s'imposer comme un des principaux critères de choix d'achat des véhicules d'entreprise.

LES PROFESSIONNELS S'ENGAGENT

Des véhicules aménagés pour être utilisés avec une sécurité maximale

La CAPEB, un des syndicats professionnels du bâtiment regroupant 315 000 entreprises, a inscrit dans sa charte l'obligation pour ses adhérents d'équiper leurs VUL, à l'achat ou lors de leur renouvellement, de systèmes de sécurité passive comme les airbags avant, les ceintures de sécurité et la climatisation. La charte insiste aussi sur la nécessité de séparer la partie habitacle de celle du chargement, en précisant que cette séparation peut être pleine, sous forme de grille ou de barres, en fonction de la nature des matériels transportés. Elle rappelle qu'un bon arrimage des charges est important et que pour une bonne organisation de la partie réservée au chargement, il faut rechercher auprès de fournisseurs spécialisés les systèmes de rangement, adaptables selon les matériels transportés. Elle stipule enfin que le véhicule doit être maintenu en bon état et vérifié périodiquement, même en dehors des contrôles techniques réglementaires. Elle ajoute que ces VUL dont la raison sociale est indiquée sur les flancs du véhicule « sont à l'image de la qualité de l'entreprise ».

Source : « Le risque routier en mission. Guide d'évaluation des risques ». Institut national de recherche et de sécurité (INRS). ED 986. Septembre 2006.

Le management des communications mobiles

Gérer les communications mobiles, c'est inciter les professionnels à établir **des protocoles de communication sécurisés dans leur entreprise**, excluant l'usage du téléphone portable au volant. Ainsi, de nombreuses entreprises et collectivités locales ont inscrit cette interdiction dans leur règlement intérieur ou dans un document d'instructions remis aux utilisateurs de véhicules.

Le kit « mains libres » (oreillettes, microphone et haut-parleurs installés par le constructeur avec ou sans commandes vocales, …) est aussi proscrit. Il est recommandé aux conducteurs d'être à l'arrêt pendant leurs communications et aux entreprises de prévoir les modalités nécessaires pour éviter le recours aux communications pendant les déplacements. Un message vocal peut avertir l'appelant que le conducteur ne peut pas répondre car il est au volant.

LES PROFESSIONNELS S'ENGAGENT

Une bande dessinée qui illustre l'interdiction du portable affichée sur les chantiers

Un constructeur d'infrastructures routières a édité en mai 2003 des affiches et des affichettes qui illustrent la dangerosité de l'utilisation du portable au volant. Sous forme de bande dessinée, intitulée « Un accident, c'est simple comme un coup de fil », cette campagne décrit comment un accident a été évité de justesse à un carrefour routier. Un des deux conducteurs mis en scène répond à un appel sur son mobile, ce qui le distrait. L'autre, plus attentif, réussit à éviter la collision et va se garer sur une zone de parking pour rappeler un correspondant qui cherchait à le joindre au moment de l'incident.

Cette histoire fait partie d'une série de BD d'une page, chacune illustrant un risque routier ; elle est largement affichée dans les baraquements des chantiers de cette entreprise qui compte 20 000 véhicules en circulation.

Source : « Le risque routier en mission. Guide d'évaluation des risques ». Institut national de recherche et de sécurité (INRS). ED 986. Septembre 2006.

Le management des compétences

Dans la plupart des cas, la conduite n'est pas le métier principal de tous ceux qui prennent la route dans le cadre de leurs missions de terrain : certains véhicules peuvent avoir des caractéristiques très différentes de celles des véhicules de tourisme. C'est pourquoi le management des compétences requiert une formation adaptée au type de véhicule utilisé dans le cadre de l'activité professionnelle. **Des plans de formation à la conduite des véhicules pour le travail (chargement, etc.), à la sécurité routière et aux gestes de premiers secours** peuvent être mis en œuvre en particulier pour les « grands rouleurs » et les utilisateurs de véhicules utilitaires.

LES PROFESSIONNELS S'ENGAGENT

Des formations à la conduite certifiées à échéance périodique

Ce spécialiste des horodateurs, automates et systèmes de contrôles d'accès parking compte, sur 650 salariés en France, 260 grands rouleurs, ingénieurs, commerciaux et techniciens de maintenance.

Pour pouvoir effectuer des missions, ces salariés sont certifiés par une formation à la conduite qu'ils doivent repasser périodiquement. Une formation théorique, dite « préventive », est assurée tous les quatre ans par un organisme spécialisé. Un formateur extérieur dispense tous les deux ans une formation pratique. En cas de nécessité, un nouvel arrivant dans l'entreprise est évalué par trois cadres dont le responsable Sécurité. Ils s'appuient sur une feuille d'évaluation en 16 points précis (freinages, rétroviseurs, ceinture, anticipations, etc.) ; il doit obtenir la moyenne pour partir en mission.

Source : « Le risque routier en mission. Guide d'évaluation des risques ». Institut national de recherche et de sécurité (INRS). ED 986. Septembre 2006.

> **FOCUS :**

Alerte à la fatigue et à la somnolence au volant…

Outre les mesures de prévention préalablement décrites, le comité de pilotage national pour la prévention du risque routier professionnel alerte les employeurs et salariés d'un autre facteur qui affecte la vigilance du conducteur et à l'origine d'un accident mortel sur trois sur autoroute[2] : la fatigue et la somnolence.

Que ce soit pour des déplacements de proximité ou de longs trajets, le conducteur doit avoir une concentration permanente et totale. Il faut donc être attentif aux premiers signes de **fatigue** (difficulté à maintenir son attention) et de **somnolence** (difficulté à rester éveillé).

QUELQUES CONSEILS POUR LUTTER CONTRE LES RISQUES DE SOMNOLENCE ET DE FATIGUE AU VOLANT

- S'arrêter et se reposer dès les premiers signes de fatigue et de somnolence : picotements des yeux, raideurs dans la nuque, douleurs dans le dos…
- Respecter les temps de pause et éviter de conduire plus de 6 à 8 heures par 24 heures. Une pause d'une durée de 15 à 20 minutes toutes les 2 heures au minimum s'impose.
- Ne pas prendre la route avec un déficit de sommeil. Il est préférable de s'accorder une nuit de sommeil réparateur, mais aussi de ne pas se lever à une heure inhabituelle. Les temps de sommeil auront été également respectés pendant la semaine qui précède le départ ; les manques de sommeil s'accumulent : la perte de 2 heures de sommeil par nuit équivaut au bout d'une semaine à une nuit blanche !
- Eviter de conduire les heures où le risque de somnolence augmente sensiblement, soit entre 13 h et 16 h, et entre 2 h et 5 h.
- Respecter les limitations de vitesse, c'est prendre moins de risques mais c'est aussi moins se fatiguer. En effet, une conduite rapide oblige le conducteur à traiter un plus grand nombre d'informations en un minimum de temps et à adapter en permanence sa vision.
- Appliquer le principe de la « sieste dynamisante » pour récupérer rapidement : prendre un ou deux cafés avant de faire une courte sieste. La caféine mettant 15 à 30 minutes avant d'agir, son absorption ne gêne pas l'endormissement et permet de recouvrer l'ensemble de ses capacités au réveil (pas d'inertie du sommeil).
- Aérer régulièrement l'habitacle, penser à s'hydrater régulièrement (au moins 1,5 litre/jour) et manger léger.

Bon à savoir : 17 heures de veille active équivalent à 0,5 g d'alcool dans le sang[3]…

---

[2] *Source : Association des sociétés françaises d'autoroutes - ASFA*
[3] *Source : D. Dawson, Nature, 1997*

II - Les missions du Comité de pilotage national pour la prévention du risque routier professionnel

Un cadre de mobilisation des acteurs publics sur le risque routier professionnel

Créé par la CNAM et la Sécurité routière en 2001 pour coordonner les actions de sensibilisation, le Comité de pilotage national pour la prévention du risque routier professionnel s'est élargi en mars 2006 aux régimes agricole (CCMSA) et aux fonctions publiques territoriale et hospitalière (CNRACL)[4]. Il dispose aujourd'hui d'une audience auprès de **22 millions de personnes**. Il sera prochainement renforcé par le RSI, caisse nationale de protection sociale des travailleurs indépendants du commerce, de l'artisanat et des professions libérales *(cf. encadré ci-dessous).*

Le Comité de pilotage national **mène des actions de sensibilisation sur les règles de sécurité valables pour tous les salariés et leurs employeurs**. Depuis 2001, la Sécurité routière associe la Direction générale du travail (DGT) aux travaux du Comité. L'implication de la DGT se traduit par l'animation de groupes de travail et de séminaires de réflexion. Elle a ainsi contribué à l'élaboration des propositions pratiques figurant dans le Livre blanc sur le véhicule utilitaire léger (VUL).

LE REGIME SOCIAL DES INDEPENDANTS (RSI), PROCHAIN PARTENAIRE DU COMITE DE PILOTAGE NATIONAL

Créé le 1er juillet 2006 à l'issue d'une réforme gouvernementale, le RSI est le deuxième régime de protection sociale en France après la CNAM, avec plus de 4 millions d'assurés. Il gère l'assurance maladie et maternité de l'ensemble des indépendants ainsi que la retraite des commerçants, artisans et industriels. En matière de prévention des risques professionnels, le RSI informe ses assurés sur les affections d'origine professionnelle (asthme, rhinites, lombalgies). Son intégration prochaine au Comité de pilotage national pour la prévention du risque routier complète ainsi ses missions de prévention sanitaire.

Les dernières actions menées par le Comité de pilotage national

- **Le Livre blanc « 12 propositions pour un véhicule utilitaire plus sûr »[5]**

Le 14 septembre 2006, une table ronde organisée par le Comité de pilotage national a consacré ses réflexions au renforcement des conditions de sécurité des véhicules utilitaires légers (VUL). Elle a réuni plus de 300 personnes représentant les acteurs concernés par cette problématique : des représentants des constructeurs automobiles, des carrossiers, des aménageurs, des loueurs, des organismes en charge du contrôle technique, des fabricants de pneumatiques, des fabricants de dispositifs de sécurité, des grandes entreprises et fédérations professionnelles, des collectivités territoriales…

[4] *Voir les fiches de présentation des membres du COPIL, annexe (E)*
[5] *Voir annexe (A)*

À l'issue de cette réflexion collective, le Comité de pilotage national a publié en janvier 2007 un Livre blanc intitulé « 12 propositions pour un véhicule utilitaire plus sûr », afin d'améliorer le niveau de sécurité des VUL. Ce document aborde le volet sécurité passive des VUL (pneumatiques, airbag, ABS, ESC/ESP, …), ainsi que l'amélioration du management des compétences des salariés (formations post-permis, évaluation du risque routier…).

- **Le programme d'actions 2006-2009**

La valeur ajoutée du Comité de pilotage national pour la prévention du risque routier professionnel est de proposer des mesures spécifiques au monde professionnel, qui viennent, en complément des mesures générales, enrichir le champ des actions de prévention.

Pour la période 2006-2009, le Comité de pilotage a décidé d'approfondir sa **réflexion sur certaines thématiques** parmi lesquelles : « L'activité de conduite, l'activité de travail », « Le développement du bureau roulant ». Par ailleurs, il conduira des **études** visant à améliorer la connaissance des risques spécifiques à la conduite professionnelle.

Parmi les priorités annoncées dans ce troisième programme, le Comité de pilotage national prévoit d'**accentuer les efforts sur la prévention du risque trajet.** Ainsi, un **groupe de travail** est constitué ; il aura pour objectifs de :

- faire un bilan des actions les plus exemplaires menées par les CRAM, les CGSS, la MSA et la CNRACL, mais aussi recensées parmi les dossiers examinés dans le cadre des Trophées « Entreprise et sécurité routière » ;
- mettre en place une expérimentation spécifique qui pourrait concerner 8 à 10 sites, si possible sur un même bassin d'emploi et associant plusieurs régimes (régime général, régime agricole, régime des collectivités locales) ;
- tester les possibilités de rapprochement ou de convergence avec les plans de déplacements d'entreprise (PDE) dans le cadre de ces expérimentations ;
- faire un premier bilan de ces actions concertées au dernier trimestre 2007, dans la perspective d'une table ronde et d'un livre blanc sur le sujet en 2008.

Une autre des priorités est la **mise au point d'outils de mesure adaptés à l'ensemble des partenaires du Comité de pilotage national.**

Ce programme d'actions met en œuvre également un **Observatoire du risque routier professionnel.** Les travaux ont démarré au cours du premier trimestre 2007. Ils consistent à sonder périodiquement un panel d'entreprises issues des différents régimes (général, agricole, hospitalier et collectivités locales) afin d'évaluer leur réceptivité à la prévention du risque routier. Les premières données seront publiées d'ici à fin 2007. Grâce à une diffusion régulière des résultats, **cet observatoire deviendra à terme le « baromètre » de la prise de conscience du risque routier dans les entreprises.**

III - Le dispositif de sensibilisation à destination de l'ensemble des professionnels

L'engagement affiché des entreprises

La Sécurité routière et ses partenaires du Comité de pilotage national mènent depuis plusieurs années des actions de prévention et de sensibilisation à destination des professionnels.

- De nombreuses entreprises, institutions et collectivités locales s'engagent à améliorer la sécurité de leurs collaborateurs dans leurs déplacements grâce à la prévention du risque routier et à la promotion de règles de sécurité routière. **A cet effet, une trentaine de chartes partenariales ont été signées entre la Sécurité routière et des entreprises ou fédérations professionnelles, dont la moitié conjointement avec la CNAM.** La signature de chartes avec, par exemple, La Poste ou Michelin témoigne de l'implication des grands groupes dans le domaine de la sécurité routière. De petites entreprises se mobilisent également activement dans cette démarche : c'est notamment le cas des petites entreprises du secteur du BTP par le biais de la CAPEB (Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment) et de la FFB (Fédération française du bâtiment.

- **La première édition, en 2006, des Trophées « Entreprise & sécurité routière »** a été aussi l'occasion de mesurer l'investissement des professionnels dans cette démarche. Près de 90 entreprises étaient candidates à ces trophées. Petites ou grandes, implantées partout en France et dans tous secteurs d'activités, elles ont illustré la réalité de l'engagement des entreprises en matière de sécurité de leurs salariés sur la route, lors des trajets domicile-travail et des déplacements professionnels. La prochaine édition sera organisée courant 2008.

www.risque-routier-professionnel.fr : nouvelle plateforme d'information et d'échange sur Internet

Conçu comme **un espace référent d'information et ouvert aux échanges sur la prévention du risque routier professionnel,** le site Internet ***www.risque-routier-professionnel.fr*** s'adresse à l'ensemble des actifs et prioritairement à l'encadrement. Il témoigne de l'engagement conjoint des pouvoirs publics et des entreprises sur le risque routier professionnel.

Professionnels des secteurs public et privé, salariés du monde agricole, dirigeants et salariés… : tous peuvent trouver les **conseils** pour préparer leurs déplacements professionnels en toute sécurité.

Le site comporte des **rubriques d'information** sur la législation. Il donne des exemples de politiques de prévention menées par les entreprises et les institutions, ou encore sur les actions partenariales engagées entre l'Etat et des entreprises.

Une quinzaine de **cas concrets** d'entreprises illustre la mise en œuvre d'actions sur les quatre grands domaines de prévention (compétences, déplacements, communications mobiles, parc de véhicules).

Le site privilégie le **partage d'expériences** sur un mode collaboratif. Les internautes peuvent également **poser des questions** via le site ; une réponse personnalisée leur sera apportée. En page d'accueil, un **quiz** donne l'occasion à tous les visiteurs du site de tester l'exposition au risque routier liée à leurs pratiques de déplacements professionnels.

La route n’est pas un jeu : une campagne d’insertions presse

Un nouveau dispositif d’information s’adresse à l’ensemble des actifs. En appliquant quelques principes simples, les professionnels ont tout à gagner à faire évoluer les comportements. « La route n’est pas un jeu » : tel est le thème de la communication diffusée sous forme d’annonces presse dans les supports de presse professionnelle et spécialisée à partir du 25 mai 2007[6].

Chaque visuel reprend l’un des enjeux de la prévention du risque routier professionnel : le management des déplacements, le management du parc de l’entreprise, le management des communications mobiles, le management des compétences. Chacun de ses axes de prévention est illustré par un jeu élémentaire :

- un « labyrinthe » pour la gestion des déplacements,
- un « jeu des 7 négligences » pour l’entretien du parc automobile,
- un « jeu de cartes » pour la gestion des compétences de conduite,
- un « enchevêtrement de fils » pour la problématique des communications mobiles au volant.

La référence explicite à la simplicité du jeu prouve que la réduction des risques encourus sur la route en contexte professionnel est à la portée de chaque entreprise et de chaque collaborateur.

[6] *Voir annexes (C) et (D)*

ANNEXES

A. Le Livre blanc VUL

B. Le programme de travail 2006-2009

C. Les quatre annonces presse de la campagne

D. La fiche technique de la campagne

E. Les fiches de présentation des membres du Comité de pilotage national engagés pour la prévention du risque routier

Fiche 1 : La Caisse nationale de l'assurance maladie (CNAM)

Fiche 2 : La Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL)

Fiche 3 : La Mutualité sociale agricole (MSA)