

## **Charte régionale de partenariat**

### **Risque Routier Professionnel**

**Entre :**

**La Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Aquitaine représentée par  
Mme Maria DOUMEINGTS, Directeur**

**La Préfecture des Pyrénées-Atlantiques représentée par  
M.CABANE, Préfet**

**D'une part,**

**Et,**

**L'Association des Amis et Parents d'Enfants Inadaptés des Pyrénées-Atlantiques  
ADAPEI 64 représentée par  
M. ROTHKEGEL, Directeur Général**

**D'autre part,**

**Il est convenu et arrêté ce qui suit :**

## **Article 1**

### **Contexte et Objectif de la Charte**

Au plan national, les accidents de la route sont la première cause d'accidents mortels du travail.

Chaque année, près des deux tiers des accidents mortels, liés au travail, ont pour origine des accidents de la route, soit plus de 800 morts au total ...

En 2004, les accidents routiers intervenus tant sur le trajet domicile-lieu de travail que dans le cadre du travail ont représenté au niveau national 55% des accidents mortels (607 mortels), régionalement 52% des accidents mortels (27 accidents mortels), selon les données CNAMTS et CRAM Aquitaine.

Parmi les accidents de mission – intervenus du fait ou à l'occasion du travail -, les accidents routiers représentent 37% des décès.

Les autorités qui, au plan national, ont en charge de la prévention des accidents du travail (Branche Accidents du Travail /Maladies Professionnelles de la Sécurité Sociale ) et des accidents de la route (Sécurité Routière) ont décidé de renforcer leur coopération, pour, ensemble, favoriser le développement de plans de prévention du risque routier encouru par les salariés. Répondant à l'appel des plus hautes autorités de l'Etat, ils souhaitent aujourd'hui accroître encore cet effort, en associant des entreprises à leur action commune, et en développant un partenariat au niveau régional et local.

Les codes de bonnes pratiques récemment adoptés par les partenaires sociaux dans le cadre de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la Sécurité Sociale (CATMP), le 21 novembre 2003 pour le risque mission et le 28 janvier 2004 pour le risque trajet, donnent une ligne directrice pour la mise en place de mesures de prévention durables.

C'est dans ce cadre que se situe la présente convention signée par la CRAM Aquitaine, la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques, et l'ADAPEI64.

## **Présentation de l'entreprise :**

L'ADAPEI 64 dispose de 28 établissements et services couvrant toutes les tranches d'âge et tous les degrés de handicap. Les établissements, répartis sur l'ensemble du Béarn, accueillent près de 1500 personnes handicapées et emploient plus de 900 salariés qualifiés.  
Elle met à la disposition de ses salariés une flotte de 62 véhicules légers et 109 véhicules utilitaires.

## **Les accidents de la route au sein de l'ADAPEI 64**

Effectifs: 900 salariés au 31 décembre 2005

Nombre d'accidents routiers du travail avec arrêt de travail en 2005 : 1

Nombre de jours d'arrêt : 18 jours au total.

Nombre d'accidents routiers de trajet avec arrêt de travail en 2005 : 3

Nombre de jours d'arrêt : 108 jours au total.

Suite à l'évaluation des risques professionnels réalisée en 2003, le risque routier est apparu comme le risque prioritaire pour la quasi-totalité des salariés des établissements et services.

Aujourd'hui nous savons que des actions de prévention peuvent être mises en œuvre dans le milieu professionnel et que leurs incidences bénéfiques sur l'organisation et la gestion de production permettent une amélioration globale de la performance de l'entreprise.

Lors de sa réunion annuelle du jeudi 19 juin 2003, le CHS-CT a entériné le principe d'une démarche préventive au sein des établissements de l'ADAPEI 64, qui permettra à chaque salarié de prendre conscience que :

### **« LA CONDUITE EST UN ACTE DE TRAVAIL »**

L'ADAPEI 64 a déjà mis en œuvre des actions pour prévenir le risque routier de ses salariés et souhaite faire partie des partenaires régionaux engagés avec la CRAM Aquitaine dans une démarche de réduction du risque routier encouru par les salariés.

L'ADAPEI 64 souhaite conforter les actions déjà entreprises depuis 2003 et affirme sa volonté de poursuivre des actions de prévention en faveur de la sécurité routière au bénéfice à la fois de l'entreprise, de ses salariés et des personnes qu'elle accueille.

## **Article 2**

### **CADRE DE REFERENCE**

Le décret n°2001-1016 du 05 novembre 2001 prévoit que l'employeur doit « évaluer 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 ».

C'est dans ce cadre et dans celui de la transcription dans un document unique que l'ADAPEI 64 a effectué un inventaire des risques identifiés dans chaque unité de travail pour chacun des 28 établissements et services. L'évaluation annuelle, présentée au CHS-CT, permet de valider les

mesures de prévention, de noter les écarts entre le transcrit et l'action, de repérer de nouveaux risques et enfin de mettre en place des formations – action transversales dans le cadre du PAUF. Les codes de bonnes pratiques adoptés par les partenaires sociaux dans le cadre de la Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles de la Sécurité Sociale (CATMP), respectivement le 5 novembre 2003 pour la prévention du risque routier mission et le 28 janvier 2004 pour la prévention du risque routier trajet, donnent une ligne directrice pour la mise en place de mesures de prévention réelles et durables.

### **Article 3**

## **MESURES MISES EN OEUVRE ET ENGAGEMENTS DE L'ADAPEI 64 POUR SES SALARIES**

### **Article 3.1**

#### **Management général de la sécurité routière**

La Direction Générale de l'ADAPEI 64 et son CHSCT se sont engagés dès 2003 dans une démarche globale de prévention du risque routier.

Pour permettre la mise en œuvre de cette démarche une personne ressource « sécurité routière » a été formée par la CRAM Aquitaine en 2003. Cette personne a été nommée « chargé de mission sécurité routière » auprès du Directeur Général et a pour mission :

- d'accompagner par établissement les directeurs et les salariés dans la démarche Risque Routier
- de répondre à toute demande d'aide concernant le Risque Routier dans le cadre de l'évaluation annuelle des risques professionnels
- d'informer, dans le cadre du CHS-CT, des actions menées, en cours et à venir
- de représenter la Direction Générale aux journées de formation et/ou d'information organisées par les différents partenaires Risque Routier
- de faire vivre la démarche

#### **A - Evaluation du risque**

Un questionnaire a été distribué à chaque salarié ou des tables rondes organisées afin de réaliser un état des lieux pertinent et de recueillir l'avis de l'ensemble des acteurs concernés au sein des établissements et services.

L'analyse de ce questionnaire et des tables rondes ont permis d'expliquer les situations de travail et de conduite et d'élaborer un plan d'action global et cohérent afin de supprimer ou de diminuer l'exposition des salariés.

Chaque année, une évaluation du Risque Routier - dans le cadre du document unique - est réalisée. Selon les besoins spécifiques de chaque établissement, des auto-diagnostic du risque mission ou des diagnostics de l'activité de travail et de conduite pourront être réalisés.

En parallèle à la démarche d'évaluation et de prévention du risque routier, une commission a travaillé sur la prévention des risques liés à l'alcoolisme. Cette démarche vise également à minorer le risque routier en agissant sur un facteur aggravant la situation de conduite.

Un groupe de travail pluridisciplinaire, constitué de membres du CHSCT, du médecin du travail et accompagné par le CIAT ( Centre d'Intervention en Alcoologie et Toxicomanie), a élaboré une campagne d'information et de sensibilisation sur la prévention des risques liés à l'alcoolisme . Celle ci

sera diffusée en 2006 auprès de l'ensemble du personnel lors de réunions au sein des 28 établissements.

#### Exemples de mise en œuvre :

##### Le SESIPS :

Pour l'évaluation du risque mission et trajet, réalisation de questionnaires salariés et d'un auto-diagnostic du risque mission pour élaborer le plan d'action du risque routier et pour sensibiliser les professionnels, sur leur temps d'activité et l'évaluation de leurs déplacements.

## B- Analyse des Accidents

Un bilan des accidents du travail, des accidents de mission et de trajet est réalisé au sein de chaque établissement et est analysé chaque trimestre lors des CHSCT. Les taux de fréquence et de gravité repérés peuvent faire l'objet d'enquête et/ou de thème de prévention à traiter dans le cadre des missions du CHS-CT. Une commission a travaillé sur la prévention des risques liés à l'alcoolisme.

### Article 3.2

#### Prévention du risque routier en mission

L'ADAPEI 64 met en oeuvre les dispositions suivantes, sur la base du Code de bonnes pratiques pour la prévention du risque mission adopté le 5 novembre 2003 par les partenaires sociaux de la CATMP.

#### A - L'évitement du risque

L'ADAPEI 64 encourage et incite le développement - quand cela est possible - de l'usage des outils informatiques, tels que l'intra net pour favoriser les échanges d'informations numériques entre les établissements. Pour l'ensemble de l'ADAPEI, la mise en place d'un intranet devra permettre de réduire le nombre de déplacements entre les structures et notamment les déplacements de certains salariés du Siège Social vers les établissements. Par exemple, le service informatique sera en mesure d'assurer une maintenance des systèmes informatiques des établissements directement depuis le Siège.

Pour chaque établissement une réflexion en interne est demandée pour supprimer les déplacements inutiles.

#### Exemples de mise en œuvre :

##### Le SESIPS :

- regroupement des formations sur le site "Arc en Ciel" pour limiter les déplacements des stagiaires sur une même journée ; ce site étant situé près du CFA (centre de formation des apprentis), la prise de repas sur place réduit les déplacements .
- expérimentation en cours d'outils de formation à distance en utilisant l'Internet haut débit, avec un serveur accessible des 3 sites. Expérimentation et formation-action d'outils NTIC de travail collaboratif, voire formatif à distance : entre professionnels, entre professionnels et stagiaires.
- utilisation des commandes de billets à distance (SNCF-Transport collectif-Bancaire).
- étude de l'organisation des actions médico-sociales et formatives pour limiter les déplacements professionnels entre les structures.

## **B- La réduction de l'exposition au risque**

L'ADAPEI 64 encourage dans la mesure du possible l'utilisation des transports en commun y compris pour les missions.

### **Exemples de mise en œuvre :**

#### **Le SESIPS :**

- Utilisation des transports en commun pour les déplacements professionnels entre les structures
- Responsabilisation des professionnels dans l'aménagement de leurs horaires de travail pour organiser leurs déplacements (hors encadrement de groupe de stagiaires).
- Priorité est donnée aux livraisons sur site par les fournisseurs, avec contractualisation de l'accès et de la circulation au sein du SESIPS.
- Mise à disposition de véhicules de l'entreprise la veille du déplacement pour les longues missions ou les déplacements spécifiques.

#### **Le Foyer du BIALE :**

- Centralisation par messagerie ou en réunion des sorties/ besoins de chacun pour mutualiser si possible les déplacements.
- Pour les déplacements longs (supérieur à 1h30) obligation de deux conducteurs.

#### **Le Siège Social :**

- - Mise à la disposition du personnel du guide des Bus de la STAP et information sur le site internet de la STAP. Le Siège Social est desservi par la ligne 7 de la STAP.

## **C- Des véhicules appropriés**

Selon les sites, les déplacements professionnels sont effectués avec des véhicules des établissements ou avec le véhicule des salariés.

### **Principes de fonctionnement pour les véhicules des établissements :**

Une procédure d'achat des véhicules des établissements tient compte de l'adaptation du véhicule aux besoins des missions et des évolutions de l'offre des dispositifs de sécurité sur les véhicules.

Une procédure de suivi et d'entretien des véhicules en interne est mise en place par du personnel compétent et formé ou / et en externe par des garages agréées.

Pour les véhicules du personnel utilisés à titre exceptionnel dans le cadre des missions, un document « ordre de mission permanent ou temporaire » est délivré chaque début d'année ou lors de l'établissement d'un contrat de travail.

## Exemples de mise en œuvre :

### Le SESIPS

L'établissement privilégie la mise à disposition au personnel de véhicules de service (23) pour la réalisation des missions

- Gestion et suivi technique du parc de véhicules par un professionnel récemment formé et recruté.
- Aménagement d'un atelier d'entretien des véhicules de service, avec locaux adaptés bien organisés et équipés d'un pont élévateur neuf à 2 colonnes latérales.
- Formation du personnel à l'entretien des véhicules.
- Fiche fonction avec document d'enregistrement (carte d'identité des véhicules).

### Le foyer du BIALE :

- Vérification mensuelle de tous les véhicules (8) par l'homme d'entretien de façon à assurer un suivi des contrôles techniques, des vidanges, de l'état général des véhicules.
- Mise en place d'une fiche de signalement des anomalies constatées sur tout véhicule.
- Neutralisation de tout véhicule présentant un défaut : les clés du véhicule sont remises à la direction.
- Toutes les réparations nécessitant compétences et qualification sont effectuées par un garage agréé.
- Sécurisation des clés : mise en place d'un coffre à code à l'accueil.
- Equipement de chaque véhicule avec extincteur, boîte de secours, gilets fluorescents, 2 triangles de signalisation (notamment pour l'Espagne) et chaînes si besoin.
- Mise à disposition d'un téléphone portable « à n'utiliser qu'à l'arrêt du véhicule » pour signaler tout problème durant le transport.
- Achat en décembre 2004 d'un nouveau véhicule (toutes options y compris avertisseur de recul).

### D- Des déplacements organisés (lors de l'emploi d'un véhicule)

L'ADAPEI 64 disposera d'ici la fin de l'année 2006 d'un système intra net entre tous ces sites et pourra diffuser par ce biais des informations sur les conditions météorologiques, les conditions de trafic, les alertes météo. Les conducteurs ont accès au site d'information routière et de gestion des déplacements, tel mappy.fr pour faciliter l'organisation de leur mission.

## Exemples de mise en œuvre :

### Le SESIPS :

Le diagnostic des activités de conduite et de travail en complément des formations « post-permis professionnelles » ont permis de sensibiliser les professionnels à la gestion de leur temps d'activité et d'évaluation de leurs déplacements pour limiter les situations de conduite « stressantes ».

### Le foyer du BIALE :

- Mise en place d'un ordre de mission permanent pour la conduite des véhicules du Foyer et d'un ordre de mission temporaire pour le personnel de remplacement.

- Présentation et photocopie du permis de conduire chaque début d'année par l'ensemble des salariés.
- Signalement à la direction en cas de suppression du permis de conduire.
- Mise en place de la vérification du taux d'alcoolémie à la fin des repas « de fête » organisés dans le cadre du Foyer.

## **E- Un protocole pour communiquer en sécurité**

L'ADAPEI 64 s'est engagée dans une campagne de sensibilisation de ses salariés au respect des codes de bonnes pratiques de conduite, dont celles liées à l'usage du téléphone portable : « *l'usage du téléphone portable en conduisant, y compris avec un kit mains libres, est interdit* ». Selon les établissements et les besoins en matière de liaison entre le personnel, des solutions adaptées au cas par cas seront recherchées pour faire respecter les consignes d'usage du téléphone portable à l'arrêt.

### **Exemples de mise en œuvre :**

#### **Le Foyer du BIALE :**

Lors des sorties avec les résidents, lorsque 2 salariés sont à bord du véhicule, c'est celui qui ne conduit pas qui doit utiliser selon les besoins le téléphone portable.

## **F- Des salariés ayant acquis les compétences nécessaires pour conduire en sécurité**

L'ADAPEI 64 a depuis 2003 inscrit des formations « post-permis » au plan de formation de ces établissements pour le personnel le plus exposé au risque routier. Tous les ans, le plan de formation recense les besoins en la matière. A ce jour, 103 salariés ont effectué la formation conduite en situations particulières reconnue très utile par les salariés qui l'ont effectuée. Le coût global de cette formation réalisée à ce jour s'élève à 13 993,20 euros.

Suite aux résultats très positifs de l'expérimentation de la formation post-permis professionnelle, cette action pourra être reconduite sur des établissements qui en font la demande et pour qui cette démarche semble nécessaire.

### **Exemples de mise en œuvre :**

#### **Le Siège de l'ADAPEI :**

- formation de 4 salariés en 2005 à la conduite en situation particulière sur circuit de l'auto école Les Gaves à Oloron.

#### **Le Foyer du BIALE :**

- Formation sur une journée de 18 salariés (personnel éducatif, infirmier et homme d'entretien) à la conduite en situation particulière sur circuit de l'auto école Les Gaves à Oloron en décembre 2003, janvier 2004 et durant l'année 2005. Un temps de conduite en ville de 30 minutes a été réalisé pour chacun d'entre eux afin de corriger certaines habitudes de conduite et ré-apprendre à savoir évaluer les distances et repérer les dangers.
- Formation par demi-journée de 2 groupes de 8 personnes sur la ré-actualisation du code de la route, animée par l'auto école Les Gaves au Foyer du Bialé en décembre 2004. Un

dernier groupe de 9 personnes a participé à cette formation le lundi 13 mars 2006. Le coût global de cette formation s'élève à 602,79 euros

**Par ailleurs, l'ADAPEI 64 s'est engagé avec la CRAM Aquitaine dans une expérimentation de formation « post-permis professionnelle » avec son établissement du SESIPS.**

En 2004, une formation d'une journée a été organisée pour un groupe de 6 personnes à la conduite en sécurité sur circuit « Les GAVES » à OLORON et recours au moniteur de l'auto-école pour reprise de situation avec simulateur de conduite ou conseils de conduite.

Suite à ces premières formations et pour renforcer le lien activité de conduite et activité de travail, un diagnostic a été réalisé par le psychologue du travail du service prévention sur une population spécifique de conducteurs : éducateurs, formateurs et chauffeurs qui accompagnent les adolescents. Les véhicules utilisés pour ces missions sont des fourgons pour le transport de personnes ( moins de 9 places) et des véhicules particuliers.

Un module de formation « post-permis professionnelle » a été mis en place, à partir d'un cahier des charges co-élaboré entre le SESIPS et la CRAMA.

Cette formation, qui a concerné 30 personnes, s'est déroulée lors du 1<sup>er</sup> semestre 2005. Cette formation de 2 jours se décompose en :

- une journée technique de conduite en situation particulière d'un véhicule, animée par l'auto-école "Les GAVES" à Oloron, labellisée "post-permis" par la préfecture du département.
- une journée prévention des risques professionnels, animée par un cabinet d'ergonomie ANTEIS de Pau, programme établi en partenariat avec la CRAMA.

L'objectif de ce 2<sup>ème</sup> jour, est de constituer un moment privilégié pour aborder le lien existant entre la nature de la conduite professionnelle et le fonctionnement quotidien de l'établissement, puis de proposer des améliorations.

Cette formation a fait l'objet d'une évaluation par un cabinet extérieur (HEMERA Consultant) et a donné entière satisfaction aux participants , à l'entreprise et a été validée par l'organisme externe et la CRAM Aquitaine.

### **Article 3.3**

#### **Prévention du risque trajet**

L'ADAPEI 64 met en oeuvre les dispositions suivantes, sur la base du Code de bonnes pratiques pour la prévention du risque trajet adopté le 28 janvier 2004 par les partenaires sociaux de la CATMP :

#### **A- Réduction de l'exposition au risque trajet en limitant les déplacements des salariés.**

L'ADAPEI 64 met à disposition de ses salariés des locaux qui permettent la prise de repas sur place afin de limiter les trajets allers-retours ( salles équipées de réfrigérateurs, micro-ondes, cafetières...). Selon les sites, le travail continu est encouragé lorsque cela est possible.

#### **B- Privilégier les moyens de transport collectifs**

Lorsque les horaires de fonctionnement le permettent et lorsque les transports en communs sont accessibles sur les sites urbains, l'usage du transport en commun pour les trajets domicile-travail est encouragé. Les sites mettent en place des informations spécifiques sur les lignes de dessertes des établissements, les horaires des bus.

### Exemples de mise en œuvre :

#### Le SIEGE de l'ADAPEI 64 :

- les horaires de fonctionnement du siège permettent l'utilisation des transports en commun, le siège étant desservi par la ligne 7, arrêt Offenbach et Beethoven. (voir point B art 3.2)

### C- Sécuriser les accès à l'entreprise et faciliter le stationnement des véhicules des salariés

Pour chaque site, une analyse des parkings et des accès est effectuée et des actions sont engagées selon les principes suivants :

- Elaboration d'un plan de circulation visant notamment à aménager des accès distincts : piétons / véhicules / PL, entrées, sorties.
- Signalisation des voies de circulation, fléchage au sol, affichage clair et lisible aux entrées du site.
- Signalétique sur la voie publique des établissements par panneaux.

Selon les besoins, des démarches seront engagées auprès des gestionnaires de la voirie (Mairies) pour sécuriser les accès de nos sites.

### Exemples de mise en œuvre :

#### Le SESIPS :

- Aménagement d'un parking pour VL et 2 roues avec signalétique adaptée et éclairage pour une meilleure sécurisation en soirée et travail de nuit.
- Réalisation d'un sens giratoire pour accéder et sortir du parking.
- Aménagement d'un chemin d'accès piétonnier spécifique avec éclairage, pour un accès en sécurité à TOLOU.
- Protocoles de sécurité gérant les livraisons de la société de restauration à TOLOU, ainsi que le ramassage des déchets ménagers.
- Démarches en cours auprès de la Mairie de GAN et du voisinage pour sécuriser l'accès à TOLOU, stationnement alterné et sens unique de circulation.

#### Le Foyer du BIALE :

- Aménagement de 2 parkings pour les véhicules du Foyer et ceux des salariés.
- Mise en place de luminaires supplémentaires sur les parkings afin de garantir une meilleure vision et la sécurité.
- Mise en place de panneaux de signalisation (roulez au pas, sens de sortie).
- Démarches auprès de la Mairie de Lescar pour sécuriser les abords du Foyer (rue du Bialé) ainsi que la sortie du Foyer par la rue du Bialé (mise en place de barrières à l'oblique).

#### Le SIEGE SOCIAL :

- Aménagement de la sortie de l'établissement sur l'avenue des Lilas où la visibilité est réduite : pose d'un miroir de sécurité face à la sortie, mise en place de « balisettes ».
- Limitation de vitesse sur le parking de l'établissement.
- Pose d'un miroir de sécurité « angle mort » au coin d'un bâtiment.
- Eclairage du parking revu avec un système programmable.
- Courrier aux utilisateurs des parkings pour le respect des emplacements.

**D- L'ADAPEI 64 s'engage à mettre en place des actions qui s'articulent autour des axes suivants :**

- Inciter les salariés à veiller au bon état de leur véhicule.
- Informer les salariés sur les conditions du trafic, météo pour leur permettre de prendre la route dans des conditions aussi sûres que possible.
- Informer les salariés sur les risques routiers auxquels ils sont exposés.
- Donner par messagerie toute information rappelant les dangers liés à la conduite.

**Exemples de mise en œuvre :**

**Le Foyer du BIALE :**

- Campagne d'affichage durant les 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> trimestre de l'année 2004 sur les thèmes suivants : le contrôle technique, les pneus, les distances de freinage, la vitesse, l'utilisation du portable, les médicaments, la notion de trajet.
- Signalement des avis de tempêtes, chutes de neige et organisation du travail permettant aux salariés les plus éloignés géographiquement et en zone montagneuse d'effectuer le trajet de retour dans les meilleures conditions de sécurité (débauche plus tôt par exemple) et de ne pas prendre de risques pour le service du matin (ne pas embaucher et le signaler).

**Le Siège Social :**

- Campagne d'affichage tout au long de l'année 2005 sur les thèmes suivants : Alcool, contrôle technique, les pneumatiques, les médicaments, la fatigue ...
- organisation du travail qui permet aux salariés qui habitent hors agglomération de modifier leur emploi du temps lorsqu'il existe un risque lié à la météo (neige, verglas etc...)

**Article 4**

**MESURES MISES EN OEUVRE ET ENGAGEMENTS DE L'ENTREPRISE POUR SES SOUS-TRAITANTS**

L'ADAPEI 64, en tant que donneur d'ordre, est consciente du rôle de relais qu'elle peut exercer vis à vis de ses sous-traitants pour véhiculer le message de la sécurité routière tant pour son bénéficiaire propre que pour celui des salariés concernés.

Pour permettre l'accès en sécurité des établissements aux nombreux fournisseurs, l'accès et la circulation sur site est contractualisée (horaires de livraison à respecter).

## **Article 5**

### **MESURES MISES EN OEUVRE ET ENGAGEMENTS DE L'ENTREPRISE VIS A VIS DU PUBLIC ACCUEILLI DANS CES SITES**

L'ADAPEI 64 s'est également engagée dans une politique de prévention du risque routier pour le public de personnes handicapées qu'elle accueille.

Pour exemple, le plan d'action mis en œuvre au sein du SESIPS pour prévenir le risque routier encouru par les jeunes handicapés mentaux (14 – 20 ans) dans leurs déplacements à 2 roues. Cette action a été inscrite au plan départemental d'action sécurité routière des Pyrénées-Atlantiques de 2004.

## **Article 6**

### **ENGAGEMENTS DE LA CRAM**

La CRAM apporte son soutien technique et méthodologique à l'ADAPEI 64. Les différents établissements de l'ADAPEI64 pourront présenter une demande de minoration de la majoration forfaitaire trajet , en faisant référence à la présente charte et en explicitant les actions mises en œuvre de façon spécifique dans leur établissement.

La CRAM met et mettra à disposition différentes informations et des supports tels que :

- statistiques régionales et nationales des accidents de mission et de trajet.
- documentation technique sur le risque routier (brochures, INRS...).
- formation de personnes ressources pour la mise en place d'actions de prévention du risque routier.

La CRAM recevra les entreprises sous-traitantes volontaires que lui adressera l'ADAPEI 64 afin de les conseiller dans leur démarche de prévention du risque routier.

La CRAM fera connaître l'engagement de l'ADAPEI 64 dans le domaine du risque routier.

L'ADAPEI 64 aura la possibilité de faire référence à la présente charte dans sa communication interne et externe, comme entreprise « partenaire de la CRAM Aquitaine ». Le logo « CRAM Aquitaine » pourra être utilisé sur des documents non commerciaux validés par le partenaire.

## Article 7

### ENGAGEMENT DE LA PREFECTURE DES PYRENEES-ATLANTIQUES

La prévention des accidents en entreprise est l'un des enjeux prioritaires de l'Etat en matière de Sécurité Routière. L'objectif est de développer la prise en compte du risque routier dans le monde du travail, et de favoriser l'organisation d'actions préventives en direction des salariés ou agents.

La Préfecture des Pyrénées-Atlantiques soutient à ce titre les initiatives prises en la matière dans le milieu professionnel. Elle s'engage à soutenir les opérations de prévention et de sensibilisation définies aux articles suivants.

L'ADAPEI 64 aura la possibilité de faire référence à la charte en cours d'élaboration dans sa communication interne et externe, comme entreprise « partenaire de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques ». Le logo « Préfecture des Pyrénées-Atlantiques » pourra être utilisé sur des documents non commerciaux validés par le partenaire.

La Préfecture des Pyrénées-Atlantiques continuera de mettre à disposition différentes informations et des supports tels que :

- affiches, films, dépliants de sensibilisation et d'information sur la sécurité routière.
- statistiques départementales, régionales et nationales sur les accidents de la route

Elle facilitera si besoin une mise en relation avec des personnes ressources pouvant aider des entreprises lors de la conception d'actions d'information et de sensibilisation.

Selon les problèmes spécifiques de l'action, la préfecture mettra en relation le partenaire avec les interlocuteurs adéquats au sein des services de l'état (problèmes infrastructure, environnement, trafic, sécurité routière).

Selon le projet présenté par l'entreprise, la préfecture peut soutenir financièrement des actions d'information, de sensibilisation à la sécurité routière, ainsi que des formations à la conduite en sécurité (type post-permis), dans la mesure des disponibilités budgétaires du plan départemental d'actions sécurité routière (P.D.A.S.R.).

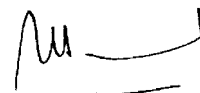
## Article 8

### DUREE DE LA CHARTE ET MODALITES DE REVISION

La présente charte engage les parties pour une période de 3 ans à compter de la date de signature. Elle pourra être résiliée par chacune des parties par lettre recommandée avec accusé de réception, sous réserve d'un préavis de 6 mois.

Un comité de pilotage composé de représentants désignés par les parties signataires est chargé du suivi de cette Charte et se réunira au moins une fois par an pour procéder à l'évaluation des actions conduites, apprécier les perspectives et modifier ou compléter le programme d'actions précité.

Fait à Pau, le 25 Juillet 2006



M. ROTHKEGEL  
Directeur Général  
ADAPEI 64

M. CABANE  
Préfet des Pyrénées-Atlantiques  
Préfecture des Pyrénées-Atlantiques

Mme DOUMEINGTS  
Directeur  
CRAM. Aquitaine