



CHARTRE DE PARTENARIAT

Conclue entre :

La Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) représentée par Madame Michèle MERLI, Déléguée interministérielle à la sécurité routière, déléguée de la sécurité et de la circulation routières,

La Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) représentée par Monsieur Stéphane SEILLER, Président du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, Directeur des risques professionnels de la CNAMTS.

D'une part,

Et

La Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP), représentée par Patrick BERNASCONI, Président

D'autre part,

1 

h

9

1

PRÉAMBULE

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

Dans le secteur des Travaux Publics et pour l'année 2007, le risque routier (mission et trajet domicile travail) a généré en 2007 la perte et l'indemnisation de 90 792 journées de travail.

Les statistiques de la CNAMTS recensent dans ce secteur en 2007 :

- 452 accidents de mission avec un véhicule durant le temps de travail entraînant un arrêt, dont 9 accidents mortels,
- 626 accidents de trajets avec arrêt, dont 11 accidents mortels.

Ces chiffres sont en amélioration par rapport aux années précédentes mais le risque routier en mission reste la deuxième cause d'accidents graves et mortels dans les Travaux Publics.

Lorsque la conduite s'effectue pendant le temps de travail, l'employeur doit gérer le risque routier au même titre que les autres risques professionnels, l'évaluation de ce risque prend naturellement sa place dans le cadre du Document Unique instauré par le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001.

I. Objet de la charte

Le risque routier est la deuxième cause d'accidents graves et mortels de la branche professionnelle. La profession se mobilise pour inciter les chefs d'entreprise à intégrer la prévention du risque routier dans l'organisation du travail.

En conséquence, les autorités ayant en charge, au plan national, la prévention des accidents de la route (Sécurité routière), la prévention des accidents du travail (branche AT/MP de la Sécurité Sociale), et la Fédération nationale des Travaux Publics (FNTP) représentant les entreprises du secteur des travaux publics, ont décidé de conjuguer leurs moyens et leurs efforts en définissant des actions communes en direction d'environ 9300 entreprises et 260 000 salariés des travaux publics.

La présente charte a pour but de conforter les actions communes déjà engagées dans les travaux publics, lesquelles s'inscrivent dans le cadre des orientations définies par le Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR) des 13 janvier 2004 et 13 février 2008, et des orientations adoptées par la Commission des Accidents du travail et des Maladies Professionnelles les 5 novembre 2003 pour le risque mission et 28 janvier 2004 sur la prévention du risque trajet.

Les partenaires signataires de la présente charte décident de renforcer leur coopération en mobilisant, au plan territorial, leurs moyens de communication et leurs réseaux respectifs, notamment les Fédérations régionales des travaux publics (FRTP) et les Syndicats de spécialité pour la FNTP, afin de concrétiser les objectifs de prévention des accidents routiers du travail.

II. L'engagement de la Fédération Nationale des Travaux Publics

La prévention du risque routier s'inscrit pleinement, à la fois, dans le cadre de la politique du gouvernement en faveur de la sécurité routière, et dans le cadre des orientations retenues par la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés en faveur de la prévention des accidents du travail.

Dans le cadre du partenariat mis en œuvre par la présente charte, la Fédération s'engage à promouvoir la prévention du risque routier sur les points énoncés ci-dessous. Les actions les plus pertinentes, menées par les entreprises adhérentes, seront mises en valeur par le biais du concours sécurité de la FNTP et diffusées par elle et par l'intermédiaire de l'OPPBTP (organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics) et des CRAM (Caisses régionales d'assurance maladie).

1. Le management des déplacements

Une organisation rationnelle des déplacements représente à la fois une réduction de l'exposition au risque routier, un gain économique et une préservation de l'environnement.

La mobilité des salariés est intrinsèque à la profession des travaux publics et demande aux entreprises de prendre en compte dans l'organisation de cette mobilité les points principaux préconisés par la Commission des AT/MP :

- éviter les déplacements, quand cela est possible,
- optimiser les déplacements en amont pour toutes les catégories de personnel amenées à se déplacer en prenant en compte les contraintes professionnelles, le contexte géographique, le trafic habituel, les heures et les points sensibles tels que les écoles,
- préférer, quand cela est possible, l'usage des transports en commun ou collectifs, qui présentent un risque moindre.

Lorsque le véhicule automobile est le mieux adapté au déplacement à réaliser, être particulièrement vigilant sur les points suivants :

- préparer le chantier en amont afin d'éviter tous les déplacements inutiles,

9

h. m.

- estimer le temps nécessaire au déplacement afin que le code de la route et la réglementation sociale européenne puissent être respectés et que le conducteur puisse effectuer le déplacement en toute sécurité en y intégrant sa propre préparation du déplacement, les temps de pauses, et sans réglementation particulière, un repos de l'ordre d'un quart d'heure toutes les deux heures.
- emprunter les voies intrinsèquement les plus sûres, en particulier les autoroutes, qui, selon les chiffres de la Sécurité routière, sont quatre fois plus sûres que les nationales ou les départementales.

La Fédération appelle l'attention de tous ses membres sur la responsabilité des entreprises et la nécessité de renforcer la sécurité des véhicules particuliers, utilitaires légers et poids lourds, à la fois moyens de déplacement et moyens de travail. Elle préconise en conséquence les dispositions suivantes concernant les véhicules :

2. Le management des véhicules en mission

• 2-1 Le véhicule particulier

Le véhicule particulier est un moyen de déplacement qui peut :

- appartenir au travailleur, dans ce cas le chef d'établissement s'assure que le conducteur veille au bon état de son véhicule (entretien courant) et vérifie qu'il est en règle (assurance, contrôle technique, permis de conduire),
- être mis à disposition par l'entreprise, et les dispositions préconisées au 2-2 ci-dessous sont alors applicables.

• 2-2 Le véhicule utilitaire léger (VUL)

Lorsque l'employeur met à disposition un VUL neuf, il devrait être équipé au minimum :

- d'un air bag conducteur, d'un air bag passager,
- d'un ABS,
- d'un système de type ESP si disponible,
- d'une paroi de séparation entre la cabine et le volume de chargement et de points d'ancrage en conformité avec les normes en vigueur,
- d'un aménagement sûr et adapté à l'activité professionnelle des utilisateurs du véhicule.

A conseiller,

- La climatisation car elle contribue à améliorer les conditions de travail des salariés et permet un maintien de la vigilance, en particulier pour les déplacements longs,
- Des dispositifs volontaires limiteur de vitesse.

Les signataires considèrent qu'il convient d'être particulièrement vigilant sur cinq points essentiels

- le risque de surcharge,
- le risque lié à la traction d'une remorque,
- l'entretien du véhicule, (pneumatiques, éclairage, freins, suspension...) et l'arrimage des charges,
- le choix des pneumatiques lors de leur achat et renouvellement, adaptés à l'usage du véhicule et aux conditions de conduite,
- la traçabilité à l'aide d'un "carnet d'entretien".

Sur ces cinq points, la FNTF s'engage à collaborer avec la CNAMTS et l'INRS sur l'établissement de recommandations et de descriptifs d'équipements utiles pour différents métiers, à partir des expériences déjà réalisées.

• 2-3 Le poids lourd

S'agissant des poids lourds, une réflexion sera entreprise sur la rédaction de recommandations et de descriptifs d'équipements utiles, et des points où, lors de l'acquisition et l'utilisation de ces véhicules, il convient d'être vigilant :

- la sensibilisation des conducteurs à la réglementation des temps de conduite et de repos,
- la surcharge au PTAC et la surcharge à l'essieu,
- l'entretien des véhicules et leur suivi technique,
- la sensibilisation et la formation sur les risques liés au chargement et déchargement, en particulier sur l'arrimage des engins sur porte char, l'envol des matériaux pulvérulents et la

9

h. Min

- le respect des exigences particulières liées aux transports exceptionnels,

3. Le management des communications mobiles

Les signataires rappellent les positions prises par la CAT/MP et la Sécurité routière sur le bon usage de téléphone mobile au volant afin de rester joignable en toute sécurité.

« La commission des accidents du travail et des maladies professionnelles, considérant que le risque d'accident est plus important si on téléphone en conduisant, et ceci quel que soit le dispositif technique, demande aux chefs d'entreprises et aux salariés, au delà des dispositions prévues par la loi qui interdit l'usage du téléphone mobile tenu à la main, de ne pas utiliser de téléphone dès qu'ils sont au volant d'un véhicule.

De manière à permettre le maintien des relations entreprises-salariés, un protocole permettant de gérer sans danger les communications téléphoniques est susceptible de fournir une réponse adaptée ».

La Sécurité routière rappelle que l'obligation générale de rester maître de son véhicule s'applique en toutes circonstances. En cas d'accident, même avec un dispositif toléré par la loi, la responsabilité du conducteur peut être engagée si l'inattention est à l'origine de la perte de maîtrise du véhicule.

La Sécurité routière conseille aux conducteurs de laisser la messagerie répondre et, pour éviter une perte de vigilance par la sonnerie, de mettre son téléphone mobile sur le mode vibreur et de s'arrêter ou d'utiliser les temps de pause pour téléphoner.

La FNTP recommande à toutes les entreprises membres de la FNTP des FRTP et des syndicats de spécialités de mettre en œuvre les dispositions précitées..

4. Le management des compétences

4-1 Actions de vérification

Le chef d'établissement doit s'assurer périodiquement que les conducteurs sont toujours en capacité de conduire (permis de conduire aptitude médicale...).

4-2 Actions de sensibilisation

Pour ce qui concerne la conduite des véhicules utilitaires la possession du permis B, qui est une condition nécessaire, ne saurait être tenue pour une condition suffisante en termes de sécurité.

L'objectif des actions de sensibilisation n'est pas de culpabiliser le personnel conducteur, mais de lui faire prendre conscience des risques inhérents à la route.

La FNTP incitera ses fédérations régionales et syndicats de spécialité, à développer ces actions afin de sensibiliser les entreprises adhérentes, lesquelles seront invitées à mener des actions complémentaires de sensibilisation préalablement aux actions de formation.

4-3 L'action de formation à l'usage raisonné du VUL

Considérant que, au delà de la conduite, il est utile de former les salariés concernés à l'usage raisonné du véhicule utilitaire léger, ceci dans une logique de post-permis professionnel, il est préconisé de mettre en place un module de formation d'une à deux journées, centré sur la sensibilisation et l'acquisition des compétences suivantes :

- compréhension des caractéristiques particulières des véhicules utilitaires, tant au plan statique que dynamique (relation entre chargement et centre de gravité, effets de la surcharge, danger créé par une masse en mouvement),
- acquisition des bonnes pratiques concernant l'organisation du chargement d'un véhicule,
- compréhension du rôle et de l'importance des organes de sécurité du véhicule,
- préparation rationnelle d'un itinéraire (prévision du temps nécessaire, choix des voies les plus sûres et les plus adaptées),
- mise en place d'un protocole de communication en sécurité.

9

5

h - 

Journée post-permis de la sécurité routière

Par ailleurs, le post-permis préconisé par la Sécurité routière, centré sur l'acquisition de bonnes pratiques de conduite et d'une durée d'une journée, peut être un complément utile.

5. Apprentissage et permis de conduire

Accès au permis de conduire :

Les actions en matière d'accès au permis de conduire dans le cadre de l'apprentissage par le dispositif de la conduite accompagnée dans l'entreprise sont encouragées.

L'accompagnement de l'acquisition d'une conduite « responsable » mis en œuvre par BTP Retraite finance des actions collectives et pédagogiques dans les CFA, en association avec un réseau d'auto-écoles et l'association nationale pour la prévention et l'éducation routière. Les actions pédagogiques orientées « conduite responsable », débouchent sur le passage d'épreuves théoriques pré-requises à l'examen du permis (l'attestation de sécurité routière et les épreuves du code).

Ces actions comprennent un module propre à la conduite dans un contexte de travail et de chantier. Elles viennent en complément des mesures d'accompagnement, financées par BTP- Retraite et BTP-Banque, qui sont l'aide financière à l'acquisition du permis de conduire et l'achat d'un véhicule.

Les CFA de la profession seront incités à solliciter le dispositif mis en place par PRO BTP.

6. L'alcool et les drogues

Il est interdit de conduire sous l'emprise de substances addictives ou avec une alcoolémie égale ou supérieure au taux en vigueur (soit à la date de la signature de la charte 0,5 g/l d'alcool dans le sang ou 0,25 mg par litre d'air expiré.

Tout conducteur sous l'emprise d'un psychotrope et/ou en état d'alcoolisation et responsable d'un accident n'est indemnisé ni pour ses blessures ni pour son véhicule. Le fait de laisser un salarié en état d'alcoolisation manifester prendre le véhicule d'entreprise peut entraîner une recherche de responsabilité.

La FNTF rappelle que des conseils ont été donnés par la Sécurité routière et que les règlements intérieurs doivent préciser les dispositions retenues pour mesurer et préciser les risques liés à la prise d'alcool et de drogue au volant, notamment le recours à l'éthylotest pour les conducteurs de véhicule et d'équipement.


En l'absence de dispositif de dépistage du risque « drogue » praticable en entreprise, il est recommandé d'examiner comment gérer ce risque pour les conducteurs de véhicules, avec leur médecin du travail et, lorsqu'ils existent, les représentants du personnel, notamment les CHSCT.

L'attention sera attirée sur les effets de somnolence liée à la prise de certains médicaments.

7. La mise en place d'une communication ciblée sur le risque routier

Les actions de communication au plan national seront relayées par les commissions conditions de travail - sécurité de ses fédérations régionales en lien avec les syndicats de spécialité.

Les campagnes d'information de la Sécurité routière et les actions de prévention des CRAM et des acteurs institutionnels de la sécurité routière, seront menées en partenariat avec les fédérations régionales.

19
6 h - 

III. Les engagements de l'État et de la Caisse Nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

Considérant que les actions menées en matière de sécurité routière par la FNTP s'inscrivent pleinement dans le cadre de la politique définie par le Gouvernement et la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés, la FNTP pourra mentionner la présente charte dans sa communication interne ou externe. Les logos « sécurité routière » ou de la CNAMTS Risques Professionnels pourront être utilisés sur tout document non commercial élaboré dans ce cadre, sous réserve d'une validation préalable par les partenaires.

Les bonnes pratiques des entreprises TP seront présentées sur le site « risqueroutierprofessionnel.fr » et valorisées dans le cadre du trophée "entreprises et sécurité routière".

Engagements de l'État.

L'État s'engage à mettre à disposition de la FNTP signataire, différentes informations, telles que les données statistiques de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, et à travailler avec elle pour la réalisation d'études sectorielles sur des points spécifiques l'intéressant.

L'État s'engage également à fournir les informations sur les campagnes de communication grand public lors de leur lancement, différents supports de la vidéothèque et de la banque documentaire de la DISR/DSCR.

L'État s'engage à contribuer aussi, en tant que de besoin, aux programmes d'animation internes et externes de la FNTP et de ses fédérations régionales par sa participation à des débats thématiques, par la fourniture de supports et de moyens de communication.

L'État associera la profession à la conception de campagnes institutionnelles spécifiques.

L'État apportera son soutien aux entreprises mettant en œuvre des actions de prévention et de détection de l'alcool et des produits stupéfiants auprès de leurs conducteurs salariés, en particulier au niveau des aspects juridiques et des outils de communication.

L'État demandera enfin aux Préfets de décliner la présente charte en y intégrant les risques liés aux travaux sous circulation, en liaison avec les fédérations régionales de la FNTP, et les partenaires privilégiés que constituent les collectivités territoriales (Conseils régional et général notamment) et les Caisses régionales d'assurance maladie (CRAM).

Engagements de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS)

La CNAMTS associera la FNTP, les FRTP et les Syndicats de spécialité à la réalisation des outils et préconisations illustrant les bonnes pratiques à mettre en œuvre.

La CNAMTS demandera aux CRAM (Caisses régionales d'assurances maladie) et CGSS (Caisses générales de sécurité sociale) d'accompagner régionalement et localement les entreprises de la FNTP dans la mise en œuvre de ces bonnes pratiques.

Les entreprises de la FNTP et les fédérations régionales pourront trouver auprès des CRAM et CGSS une aide méthodologique et documentaire pour la mise en place de programmes de prévention notamment par la fourniture de documents spécifiques édités par l'INRS (brochures, dépliants, vidéogrammes, ...)

7 h. 9 Mm

La CNAMTS incitera les CRAM et les CGSS à formaliser leur collaboration avec les fédérations régionales et les entreprises des TP dans le cadre de chartes régionales associant tous les partenaires concernés.

La CNAMTS demande aux CRAM et CGSS de prendre particulièrement en compte la prévention du risque routier dans le cadre des contrats de prévention qui sont établis en application de la convention nationale d'objectifs des travaux publics (CNO) fixant un programme d'actions de prévention pour 4 ans spécifique à certaines activités des travaux publics.

Ce dispositif permet d'apporter une aide directe, y compris financière, aux entreprises du secteur qui comptent moins de 200 salariés et qui souhaitent mettre en œuvre un projet de prévention des risques professionnels, dont le risque routier.

La CNAMTS établira annuellement et communiquera aux signataires de la charte un bilan des statistiques de sinistralité et des actions menées en partenariat avec les FRTP et syndicats de spécialité dans les régions en matière de prévention du risque routier.




Disposition finale

Au plan national, un comité de pilotage composé de représentants désignés par les parties signataires est chargé du suivi de cette charte ; il se réunira au moins une fois par an pour en faire notamment le bilan, apprécier les perspectives et procéder à l'évaluation des actions conduites.

La FNTP constituera des groupes de travail pour approfondir différents thèmes et développer des outils de prévention adaptés aux métiers des TP.

La présente charte engage les parties pour une période de 3 ans, à compter du jour de la signature.

Fait à PARIS, le 30 janvier 2009

La Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière, Déléguée à la Sécurité et à Circulation Routières	Le Président du Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, Directeur des risques professionnels de la CNAMTS	Le Président de la Fédération Nationale des Travaux Publics
 Michèle MERLI	 Stéphane SEILLER	 Patrick BERNASCONI