



CHARTRE DE PARTENARIAT

Conclue entre :

La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) représentée par Monsieur Frédéric PECHENARD, Délégué interministériel à la sécurité routière, délégué de la sécurité et de la circulation routières,

La Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS) représentée par Monsieur Dominique MARTIN, Président du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, Directeur des risques professionnels de la CNAMTS,

L'Organisme Professionnel de Prévention du BTP (OPPBTP) représenté par Paul DUPHIL Secrétaire général,

D'une part,

Et

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

D'autre part,

PRÉAMBULE

Depuis plusieurs années, la FNTP mène une politique active de prévention du risque professionnel et notamment du risque routier. Cette politique a été déclinée en 2009 dans une première charte sécurité routière.

Pour en assurer la continuité, les signataires de la charte, signée en 2009, ont souhaité poursuivre leur partenariat par une nouvelle charte, à laquelle l'Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics (OPPBTP) a été associé.

La présente charte s'inscrit désormais dans la Convention nationale de partenariat pour l'amélioration de la santé au travail dans les Travaux Publics, signée le 29 mars 2012, entre la FNTP, le Ministère du travail, la CNAMTS, l'INRS et l'OPPBTP, dont l'un des objectifs majeurs est la baisse des accidents routiers en entreprise.

Un premier bilan positif de la mise en œuvre de la charte 2009 concrétise les efforts engagés par la profession et ses partenaires.

Dans le secteur des Travaux Publics, pour l'année 2011, le risque routier (mission et trajet domicile travail) a généré la perte et l'indemnisation d'environ 90 000 journées de travail au lieu de 100 000 en 2009.

Les statistiques de la CNAMTS recensent dans les Travaux Publics en 2011 :

- 450 accidents de mission avec arrêt avec un véhicule durant le temps de travail entraînant un arrêt, dont 8 accidents mortels ;
- 564 accidents de trajets avec arrêt, dont 5 accidents mortels.

En comparaison avec 2009, l'évolution des accidents avec arrêt marque une baisse de 8%.

Cette nouvelle charte traduit :

- la volonté d'assurer la continuité des actions de la première charte et de les compléter,
- l'objectif majeur d'engager les entreprises à généraliser et accentuer leurs efforts.

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 employeurs 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), l'organisme de branche pour la prévention des risques professionnels dans le BTP (OPPBT) 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 9 000 entreprises et 250 000 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) notamment celles du 18 février 2010 et du 11 mai 2011 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 différents signataires ont également pris acte de l'importance devant être accordée à la prévention de tous les risques inhérents aux déplacements, et par conséquent, de l'intérêt de la mise en œuvre des actions de « mobilité et de sécurité durables » présentées par la CNAMTS le 9 février 2012.

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 spécialités 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 des Pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière, et dans le cadre des orientations retenues par la Caisse Nationale de l'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 et diffusées par elle et par l'intermédiaire de l'OPPBT et des Caisses régionales (CARSAT-Caisses d'Assurance Retraite et Santé au Travail, CRAMIF-Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile-de-France et CGSS-Caisses Générales de Sécurité Sociale).

Dans le cadre de la Convention nationale de partenariat pour l'amélioration de la santé au travail dans les Travaux Publics, la FNTF organisera des échanges et assurera la coordination avec la Délégation matériel et transport de la FNTF et les groupes de travail existants concernant notamment les pratiques addictives, le stress au travail, la formation à la sécurité santé et le rôle des maîtres d'ouvrage.

Les Syndicats de spécialités et les FRTP pourront à l'instar de l'Union des Syndicats de l'Industrie Routière de France (USIRF), utiliser ou décliner cette charte sécurité routière et s'appuyer sur son guide de mise en œuvre.

La FNTF évaluera, avec le concours des FRTP et de ses partenaires, l'évolution de la prise en compte du risque routier dans les entreprises de Travaux Publics.

1. Le management des déplacements en mission

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.

D'autre part, 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 Document Unique instauré par le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001 et les plans d'action.

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 Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles :

- 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, les horaires 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,
- 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 routes à chaussées séparées, qui, selon les chiffres de la Sécurité routière, sont quatre fois plus sûres que les routes bidirectionnelles.

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 détaillées au point 2.

2. Le management des véhicules en mission

2-1 Le véhicule particulier

Le véhicule particulier est un moyen de déplacement qui peut :

- être mis à disposition par l'entreprise, y compris en location et les dispositions préconisées au 2-2 ci-dessous sont alors applicables ;
- appartenir au travailleur, dans ce cas, l'employeur 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).

2-2 Le véhicule utilitaire léger (VUL)

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

- d'un airbag conducteur, d'un airbag passager ;
- d'équipements de freinage ABS et AFU ;
- d'un contrôle électronique de stabilité de type ESP ;
- d'une protection de l'habitacle constituée d'une paroi de séparation entre la cabine et le volume de chargement et de points d'arrimage 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 de limitation de vitesse.

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

- le risque de surcharge ;
- le risque lié à la traction d'une remorque ;
- l'arrimage des charges ;
- l'entretien du véhicule, (pneumatiques, éclairage, freins, suspension...) ;
- 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 de suivi » en y intégrant l'état du véhicule, mais également le partage des tâches établies entre le salarié utilisateur et l'entreprise mettant à disposition le véhicule.

Sur ces six points, la FNTP poursuivra sa collaboration 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 lourds

S'agissant des poids lourds il convient d'être vigilant sur la rédaction de recommandations et de descriptifs d'équipements utiles, et notamment sur :

- 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 projection de matériaux liée aux conditions des chantiers ;
- 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 l'usage de téléphone mobile pendant les déplacements.

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'entreprise 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.

Le Code de la route fixant 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 DSCR et la CNAMTS rappellent l'intérêt qu'elles portent au développement en entreprise de protocoles permettant d'éviter l'utilisation du téléphone ou d'autres équipements pouvant distraire les conducteurs.

Il est vivement conseillé aux conducteurs de laisser la messagerie répondre pendant la conduite. Afin d'éviter une perte de vigilance par la sonnerie, il est préconisé, par exemple, de mettre son téléphone mobile sur le mode silencieux 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 préciser les conditions d'utilisation des téléphones et équipements embarqués dans les véhicules et de mettre en œuvre les dispositions précitées en vue de concilier les besoins de communiquer et de se déplacer en toute sécurité.

4. Le management des compétences

4-1 Actions de vérification

L'employeur doit s'assurer périodiquement que les conducteurs sont toujours en capacité de conduire (permis de conduire valide, 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 engage les FRTP et les Syndicats de spécialités, 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 professionnel du véhicule utilitaire léger, la FNTP engage les FRTP et les Syndicats de spécialités à préconiser la mise en œuvre pour les salariés utilisateurs de véhicules, de formations visant 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 ;
- enjeux, utilisation et mise en œuvre du dispositif « carnet de suivi » ;
- bonnes pratiques de conduite visant sécurité et économie.

A cette fin, la FNTP incite à l'utilisation du référentiel de compétences à l'usage professionnel d'un VUL développé par la CNAMTS, qui est inscrit à l'offre nationale de formation des Caisses régionales.

Par ailleurs, le post-permis préconisé par la DSCR, centré sur l'acquisition de bonnes pratiques de conduite peut être un complément utile.

5. Apprentissage et 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.

Les organismes de formation de la profession seront incités à solliciter le dispositif mis en place par l'ensemble des partenaires afin de développer des conventions.

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 FNTP rappelle :

- que des conseils ont été donnés par la DSCR et qu'il relève des règlements intérieurs d'intégrer 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 ;
- qu'un guide a été rédigé, en janvier 2012, par la Direction Générale du Travail et la Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie, pouvant aider les acteurs dans la mise en place d'une politique globale de lutte contre les addictions.

Au-delà des évolutions des dispositions législatives et réglementaires, la DSCR s'engage à porter à la connaissance de la FNTP les principales novations de la jurisprudence ainsi que les initiatives qui seraient prises dans ce champ pendant la durée de la présente charte.

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.

La FNTP intégrera les résultats des travaux du groupe de travail « pratiques addictives » de la Convention nationale de partenariat, notamment lors des séances de sensibilisation et d'information organisées par les FRTP auprès des entreprises.

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

7. Risque trajet domicile/ travail

La FNTP s'engage à mobiliser les FRTP, les Syndicats de spécialités et les adhérents, aux enjeux et à la mise en œuvre effective par les entreprises, d'un ensemble de mesures de prévention liées au risque trajet domicile/ travail et développées :

- en réponse aux besoins et aux risques encourus par le personnel de chantier d'une part, et le personnel sédentaire d'autre part ;
- dans l'esprit du texte adopté le 28 janvier 2004 par la CAT/MP ;
- en cohérence avec les 12 propositions du livre blanc « Prévenir le risque trajet domicile travail » publié en février 2012 par le Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel en intégrant les principes de l'approche « Mobilité & Sécurité Durables » promue par la CNAMTS.

8. 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 des FRTP en lien avec les Syndicats de spécialités.

Pour aider les entreprises à mener à bien cet objectif et ainsi diminuer le risque routier, des actions de sensibilisation et de formation seront menées par les FRTP auprès des entreprises et des maîtres d'ouvrage avec la collaboration des Caisses régionales, de l'OPPBTP, de PSRE, et de PRO BTP.

Ces campagnes traiteront également des thématiques de la convention de partenariat notamment le stress lié aux appels téléphoniques pendant le temps de déplacement et les risques issus des travaux sous-circulation...

III. Les engagements de l'État, de la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés et de l'OPPBT

Considérant que les actions menées en matière de sécurité routière par la FNTP s'inscrivent pleinement dans le cadre de la politique définie par les Pouvoirs publics et la Caisse Nationale de l'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 de Travaux publics seront portées à la connaissance du comité de pilotage et valorisées, au niveau national et/ou local, en tant que de besoin.

Engagements de l'État

L'État s'engage à mettre à disposition de la FNTP, 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 associe la profession à la conception de campagnes institutionnelles spécifiques.

L'État apporte 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 demande 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.

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

La CNAMTS associe la FNTP, les FRTP, les Syndicats de spécialités, l'INRS et l'OPPBTP à la réalisation des outils et préconisations illustrant les bonnes pratiques à mettre en œuvre.

La CNAMTS favorise la mise en œuvre de tous travaux conjoints avec les signataires qui permettraient aux entreprises du secteur des Travaux Publics, de repenser les déplacements professionnels dans le cadre de la démarche « Mobilité & Sécurité Durables » visant l'amélioration de la santé et de la qualité de vie au travail.

La CNAMTS demande aux Caisses régionales 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 FRTP pourront trouver auprès des Caisses régionales 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...).

La CNAMTS incite les Caisses régionales à formaliser leur collaboration avec les FRTP et les entreprises des Travaux Publics dans le cadre de chartes régionales associant tous les partenaires concernés.

La CNAMTS demande aux Caisses régionales de prendre particulièrement en compte la prévention du risque routier dans le cadre des incitations financières (contrats de prévention, aides financières simplifiées) mises en place pour les 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 établit 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 spécialités dans les régions en matière de prévention du risque routier.

Engagements de l'organisme professionnel de prévention du BTP (OPPBTP)

En raison des initiatives et des travaux menés par l'Organisme, au niveau national comme au niveau local, l'OPPBTP accompagne les entreprises de Travaux Publics dans la prise en compte de la prévention du risque routier.

L'OPPBTP accompagne notamment les FRTP pour organiser des réunions d'information sur le risque routier et proposera aux entreprises d'inscrire leurs salariés et tous les conducteurs de l'entreprise sur des sessions de sensibilisation et de formation.

L'OPPBTP fera la promotion des guides et des outils à disposition des entreprises : site internet, revues, réunions...

L'OPPBTP intervient chaque année auprès des apprentis du BTP de 1^{ère} année dans le cadre de l'action « 100 minutes pour la vie » et sensibilisera ainsi, entre autres thèmes, les apprentis au risque routier, et notamment en deux roues pour les plus jeunes.

L'OPPBTP associe la FNTP, les FRTP, les Syndicats de spécialités, la CNAMTS et l'INRS à la réalisation des outils et préconisations illustrant les bonnes pratiques à mettre en œuvre.

L'OPPBTP fournira annuellement à l'ensemble des signataires un bilan annuel de ses actions.

Dispositions finales

Un guide d'aide à la mise en œuvre de la présente charte fera l'objet d'une promotion par les signataires, auprès des acteurs concernés par la prévention du risque routier.

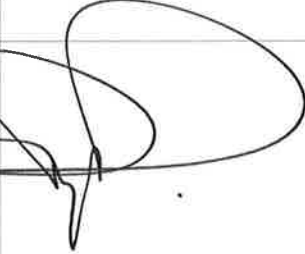
Au plan national, un comité de pilotage composé de représentants désignés par les parties signataires et des partenaires associés à l'élaboration de la présente charte, est chargé de son suivi. Il s'assure de la cohérence de ses travaux avec ceux des autres groupes de travail mentionnés dans la Convention nationale de partenariat du 29 mars 2012, notamment ceux portant sur les pratiques addictives, le stress et l'action « maîtres d'ouvrage ».

Ce comité se réunit à un rythme régulier et au moins une fois par an pour procéder au bilan des actions conduites et apprécier les perspectives.

La présente charte engage les parties pour une période de 4 ans, à compter du jour de la signature.

Elle pourra être renouvelée par tacite reconduction.

Fait à Paris, le 5 février 2013

Le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, Délégué à la Sécurité et à la Circulation Routières	Le Président du Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, Directeur des risques professionnels de la CNAMTS	Le Secrétaire général de l'OPPBTP	Le Président de la Fédération Nationale des Travaux Publics
			
Frédéric PECHENARD	Dominique MARTIN	Paul DUPHIL	Patrick BERNASCONI