



CHARTRE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Charte de partenariat entre :
L'Etat,
La Caisse nationale d'assurance maladie
des travailleurs salariés
et
La Fédération Française du Bâtiment

Conclue entre :

La Délégation interministérielle à la sécurité routière/la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) représentée par Madame Cécile PETIT, Déléguée interministérielle à la sécurité routière.

La Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs Salariés (CNAMTS) représentée par Monsieur Gilles Evrard, Président du comité national pour la prévention du risque routier encouru par les salariés, Directeur des risques professionnels.

D'une part,

Et

La Fédération Française du Bâtiment, représentée par Christian BAFFY, Président

D'autre part,

PRÉAMBULE

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

Dans le BTP, en 2004, les statistiques de la CNAM relatives aux accidents du travail et aux accidents de trajet avec implication d'un véhicule recensent :

- 2044 accidents du travail avec arrêt, dont 26 accidents mortels,
- 6490 accidents de trajets avec arrêt, dont 56 accidents mortels.

Ces chiffres sont en amélioration par rapport aux années précédentes mais le risque routier en mission reste la 2^{ème} cause d'accidents graves et mortels pour la branche du bâtiment, et l'ensemble du risque travail + trajet génère la perte et l'indemnisation de 690 000 journées de travail.

Lorsque conduire est un acte de travail, l'employeur doit gérer le risque routier au même titre que les autres risques professionnels, et les partenaires signataires rappellent que 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. L'objet de la présente charte

Le risque routier est la 2^{ème} cause d'accidents graves et mortels de la branche professionnelle, et la profession souhaite se mobiliser 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), et la prévention des accidents du travail (branche AT/MP de la Sécurité Sociale), et la FFB représentant le secteur du bâtiment, ont décidé de conjuguer leurs moyens et leurs efforts en définissant des actions communes en direction des **77 000** apprentis et des **1 289 000** salariés permanents du secteur du bâtiment.

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

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 afin de concrétiser les objectifs de prévention des accidents routiers du travail.

II. L'engagement de la Fédération Française du Bâtiment

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.

1. Le management des déplacements

La Fédération souligne qu'une organisation rationnelle des déplacements représente à la fois un gain économique et un gain en termes de prévention par la réduction de l'exposition au risque routier.

Elle rappelle que la mobilité des salariés est intrinsèque à la profession du bâtiment 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,
- préférer, quand cela est possible, l'usage des transports en commun tels que le train ou l'avion, 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,
- calculer le temps nécessaire au déplacement afin que le code de la route puisse être respecté et en intégrant des temps de pause 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.

2. Le management des véhicules

La Fédération souhaite attirer l'attention de tous ses membres sur la nécessité de faire progresser de manière significative la sécurité des véhicules utilitaires légers, à la fois moyens de déplacement et moyens de travail.

Elle préconise en conséquence le cahier des charges suivant, pour l'achat d'un véhicule utilitaire léger :

2/1 Le VUL comme moyen de déplacement

Lorsque l'employeur achète un VUL neuf, il privilégie les options relatives à la sécurité.

Le VUL doit au minimum être équipé d'un air bag conducteur, d'un air bag passager et d'un ABS.

Des systèmes de type ESP constituent un plus pour assurer la stabilité du véhicule.

La climatisation est à conseiller car elle améliore sensiblement les conditions de travail des salariés et permet un maintien de la vigilance, en particulier pour les déplacements longs.

Des dispositifs de type régulateur ou limiteur de vitesse sont un bon moyen d'aider le conducteur à respecter les limitations de vitesse prévues par le code de la route.

2/2 Le VUL comme moyen de travail

La Fédération considère qu'il convient d'être particulièrement vigilant sur quatre points essentiels :

- le risque de surcharge,
- l'entretien du véhicule,
- l'arrimage correct des charges ou l'aménagement adapté du véhicule,
- l'existence d'une paroi de séparation entre la cabine et le volume de chargement, paroi adaptée à la charge transportée et jouant un rôle de protection en cas de freinage d'urgence ou de choc.

Sur ces quatre points, des cahiers des charges détaillés seront établis en collaboration avec l'INRS, et spécifiés pour les différents métiers de la Fédération.

3. L'alcool et les drogues au volant

Sur ce point la FFB rappelle les conseils donnés par la Sécurité Routière ainsi que les dispositions du règlement intérieur de la profession pour mesurer et prévenir les risques alcool et drogues au volant.

Il est interdit de conduire sous l'emprise de substances addictives.

Il est interdit de conduire avec une alcoolémie égale ou supérieure à 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.

L'employeur qui a laissé un salarié en état d'alcoolisation manifester prendre le véhicule d'entreprise peut voir sa responsabilité recherchée.

La FFB demande aux entreprises de veiller particulièrement à la prévention du risque alcool pour leurs salariés et rappelle que le règlement intérieur de la profession a prévu la pratique de l'alcootest dans l'entreprise pour les conducteurs de véhicules et d'équipements de travail.

En l'absence de dispositif de dépistage du risque « drogue » praticable en entreprise, la FFB recommande aux entreprises d'étudier avec leur médecin du travail comment gérer ce risque pour les conducteurs de véhicules.

4. Le management des communications mobiles

Sur ce point la Fédération rappelle 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, même si l'utilisation de certains équipements comme les « Kits oreillettes » ou « Kits mains libres » sont tolérés. 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 d'être distrait par la sonnerie, de mettre son téléphone mobile sur le mode vibreur.

La FFB recommande à toutes les entreprises membres de la FFB de mettre en œuvre les dispositions préconisées par la CAT/MP et la Sécurité Routière.

5. Le management des compétences

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 terme de sécurité.

La FFB préconise à ses adhérents de mener des actions complémentaires de sensibilisation et de formation, et signale notamment à leur attention :

5/1 L'action de sensibilisation développée par la fondation UPBTP (Rhône Alpes Saône et Loire) : PACTE BTP

L'opération consiste à animer des sessions de sensibilisation de deux heures, par groupe de quinze personnes environ, autour d'un **CD-ROM** conçu et réalisé spécifiquement pour cette action.

Adapté au public du BTP, cet outil est inspiré de situations réelles et sollicite les questions et réactions des professionnels. Il raconte, sous forme de bande dessinée entrecoupée de vidéos, l'histoire d'une entreprise et de ses salariés confrontés à des accidents de la route.

En décortiquant chaque accident, le professionnel se rend compte que l'accident est le résultat d'une conjonction de facteurs et qu'il est possible d'agir sur certains de ces facteurs pour éviter l'accident.

Les thèmes abordés dans les différents chapitres sont les suivants :

- la prise du volant (alcool, arrimage, etc.),
- la conduite sur autoroute,
- la conduite sur route,
- la conduite en ville,
- le sur-accident,
- la conduite sur chantier,
- la conduite à deux-roues,
- l'accident.

L'objectif de cette action de sensibilisation n'est pas de culpabiliser les personnels conducteurs, mais de leur faire prendre conscience des risques inhérents à la route.

A l'issue de la séance, un **livret d'engagement** reprenant les principaux messages de sécurité est remis à chaque conducteur. Il lui est demandé de signer le « PACTE BTP » de la conduite au volant pour concrétiser son engagement et sa prise de conscience des risques encourus (« je m'engage à avoir une conduite exemplaire... »).

Il s'agit d'un engagement vis-à-vis de lui-même, puisque chacun conserve l'engagement qu'il a signé : d'où la notion de « pacte ». La signature du pacte est bien évidemment facultative.

Un cadeau d'encouragement comprenant **un gilet haute visibilité et un porte-clé** est donné à chacun pour matérialiser sa sensibilisation et valoriser sa participation. Il permet des échanges sur les risques routiers entre collègues ou camarades et en famille.

Cette opération conçue, expérimentée et développée en région Rhône-alpes et en Saône et Loire afin de sensibiliser 64 000 salariés et jeunes en formation du BTP, a vocation à être étendue à l'ensemble des fédérations locales.

La FFB incite ses fédérations locales à développer cette action afin de sensibiliser leurs entreprises adhérentes.

5/2 L'accompagnement de l'acquisition d'une conduite « responsable » mis en œuvre par PRO-BTP pour les 77 000 apprentis du BTP

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 prérequis 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, définies par PRO-BTP et 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.

La FFB incite les CFA de la profession à solliciter le dispositif mis en place par PRO BTP.

5/3 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, la FFB préconise la mise en place d'un module de formation d'une journée, centré sur 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,
- usage rationnel des aménagements intérieurs des VUL, et compréhension de leur rôle pour la conduite en sécurité,
- 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.

Une expérimentation (en région Pays de la Loire) sera mise en place dans le cadre de la présente charte, afin de préciser et spécifier le référentiel de compétence d'un tel module.

5/4 La 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.

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

La FFB s'engage à poursuivre les actions de communication menées dans sa revue bimensuelle « Bâtiment actualités », et notamment à y relayer les campagnes d'information de la Sécurité Routière.

Elle s'engage également à relayer l'information sur ce texte et sur les actions de prévention de la Sécurité Routière via son site intranet et extra net.

La FFB prévoit de mener des actions spécifiques d'information sur le risque routier dans ces instances locales, en partenariat avec les CRAM et les acteurs institutionnels de la sécurité routière.

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

Engagements de l'Etat.

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

L'Etat s'engage à mettre à disposition de la FFB signataire, différentes informations, telles que les données statistiques de l'Observatoire Interministériel de la Sécurité Routière, et à travailler avec elle pour la réalisation d'études sectorielles sur des points spécifiques l'intéressant. L'Etat 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'Etat s'engage à contribuer aussi, en tant que de besoin, aux programmes d'animation internes et externes de la FFB par sa participation à des débats thématiques, par la fourniture de supports et de moyens de communication.

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

L'Etat apportera son soutien aux entreprises ou union et syndicats 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'Etat demandera enfin aux Préfets de décliner la présente charte en liaison avec les fédérations locales de la FFB, en y associant les partenaires privilégiés que constituent les collectivités territoriales (Conseils régional et général notamment) et les Caisses régionales d'assurance maladie (CRAM).

Engagements de la CNAMTS.

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 FFB dans la mise en œuvre des bonnes pratiques énoncées ci-dessus.

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

La CNAMTS incitera les CRAM et CGSS à formaliser leur collaboration avec les entreprises du Bâtiment 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 des 4 Conventions nationales d'objectifs (CNO) fixant un programme d'actions de prévention spécifique à certaines activités du bâtiment.

Ces 4 CNO, signées pour 4 ans le 1^{er} juillet 2005, comprennent en effet dans leur champ d'application les métiers du Toit, les métiers du Bois, les activités d'aménagement et de finitions et les actions spécifiques aux TPE. 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.

Un bilan des actions menées en matière de sécurité routière et des résultats obtenus, sera établi annuellement et communiqué aux signataires de la charte. Les actions les plus pertinentes, menées par les entreprises adhérentes, seront mises en valeur et présentées dans la Revue Bâtiment - actualités dont la diffusion est assurée à l'ensemble du réseau FFB.

Dispositions finales

Au plan national, 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 faire en particulier le bilan, apprécier les perspectives et procéder à l'évaluation des actions conduites.

Fait à PARIS, le 21 décembre 2006

Signataires :

Cécile PETIT, Déléguée interministérielle à la sécurité routière, Directrice de la sécurité et de la circulation routières,

Gilles EVRARD, Président du comité national pour la prévention du risque routier encouru par les salariés, Directeur des risques professionnels de la CNAM-TS,

Christian BAFFY, Président de La Fédération Française du Bâtiment (FFB).