

Annexe

**CONVENTION DE PARTENARIAT
POUR LA PRISE EN COMPTE DE LA PREVENTION DU RISQUE ROUTIER
DANS LES ACTIVITES DE TRAVAUX PUBLICS EN SEINE-ET-MARNE**

conclue entre

Jean-Michel DREVET, Préfet de Seine-et-Marne,

Vincent EBLE, Président du Conseil Général de Seine-et-Marne,

Michel HOUEL, Président de l'Union des Maires de Seine-et-Marne,

Francisco DA CUNHA, Président de la Chambre Syndicale des Travaux Publics de Seine-et-Marne,

Gérard ROPERT, Directeur Général de la CRAMIF,

Léo AIELLO, Président d'Aménagement 77

Bruno DEPRESLE, Directeur Général de l'EPA Sénart,

Vincent POURQUERY de BOISSERIN, Directeur Général de l'EPA Marne / EPA France,

Stéphan PAGES, Directeur ERDF GrDF Seine-et-Marne,

Thierry FEURGARD, Directeur Régional France télécom

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Au plan national, tous secteurs d'activité confondus, les accidents liés aux déplacements pour des raisons professionnelles sont la première cause d'accidents mortels du travail (source cnamts).

Au niveau national, dans le secteur des Travaux Publics en France et pour l'année 2009, un accident sur 8 est grave et génère en moyenne 90 jours d'arrêt de travail, ce qui représente près de 500 personnes en arrêt de travail sur 1 an.

Au niveau régional Ile-de-France, dans le secteur des Travaux Publics, un accident sur 4 est grave et génère plus de 100 jours d'arrêt de travail, ce qui représente plus de 70 personnes en arrêt de travail sur 1 an.

Grâce aux nombreuses actions déjà menées, ces chiffres sont en amélioration par rapport aux années précédentes mais le risque routier en mission et en trajet domicile/travail reste la première cause d'accidents graves et mortels pour le secteur des Travaux Publics.

Lorsque le déplacement s'effectue pendant le temps de travail, l'employeur doit mettre en œuvre de mesure pour prévenir 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.

Les entreprises de Travaux Publics de Seine-et-Marne sont, comme partout en France, confrontées au risque routier à un double titre :

- Les 4500 salariés des entreprises de travaux publics de Seine-et-Marne travaillent sur des lieux publics, géographiquement dispersés nécessitant un acheminement par voie routière.
Ainsi, les salariés des entreprises de Travaux Publics passent de nombreuses heures sur la route pour gagner les chantiers ainsi que dans les trajets domicile / travail.
Par ailleurs, la particularité des chantiers de travaux publics génère le transport de matériaux de déblais/remblais, de matériels et matériaux de chantier nécessitant l'utilisation de poids lourds.
- Les chantiers de Travaux Publics se situent le plus souvent en agglomération, sur ou en bordure de voies, exposant les salariés à des risques routiers liés à l'activité des chantiers à la circulation des usagers.

La prévention du risque routier dans les activités des Travaux Publics engage la responsabilité d'une chaîne d'acteurs qui doivent prendre en compte l'ensemble de ces problématiques.

Depuis plus de 15 ans, les signataires de la présente convention mènent, en particulier dans le cadre de la démarche Ensemble 77, des actions collectives prenant en compte la sécurité des salariés des entreprises et des usagers des infrastructures du département.

Ils se sont engagés à mener conjointement de nombreuses actions dans le cadre de la déclinaison seine-et-marnaise de la « **Convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain** » signée le 10 Juin 2010 qui fixe des objectifs particulièrement dans la prise en compte de la prévention du risque routier dans les activités de Travaux Publics.

OBJET DE LA PRÉSENTE CONVENTION DE PARTENARIAT

Les signataires de la présente convention se mobilisent pour

- Réduire le risque routier, généré par les opérations de Travaux Publics, auquel peuvent être exposés les salariés des entreprises intervenantes comme les usagers,
- Intégrer la prévention du risque routier et, plus généralement, la sécurité dans les cahiers des charges et les pièces écrites des marchés de Travaux Publics,
- Traiter tout particulièrement la prévention du risque routier lié aux travaux sur l'espace public.

Au-delà de son impact sur la sécurité des personnels, la mise en place d'une politique de prévention présente un intérêt majeur en termes de :

- responsabilisation des chefs d'entreprise dans la prévention des risques professionnels (*application du code du travail relatif notamment aux principes généraux de prévention*);
- contribution à l'amélioration du climat social de l'entreprise ;
- affirmation des valeurs de responsabilité et de citoyenneté de l'entreprise dont l'image positive se renforcera auprès de l'opinion publique en tant que partie prenante dans la prévention du risque routier.
- réduction des coûts directs et induits générés par les accidents du travail.

La mise en œuvre d'une politique de prévention constitue, de toute évidence, une étape incontournable vers un schéma global de qualité, une démarche Développement Durable et la prise en compte de la responsabilité sociétale.

La présente convention a aussi 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, 13 février 2008 et 18 février 2010, et des orientations adoptées par la Commission des Accidents du travail et des Maladies Professionnelles les 5 novembre 2003 pour la prévention du risque mission et 28 janvier 2004 pour le risque trajet.

LES ENGAGEMENTS DES PARTENAIRES

1. Le management des déplacements

Une organisation rationnelle des déplacements, qui peut être formalisée dans un plan de déplacement, 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 intrinsèque à la profession des travaux publics demande aux entreprises de prendre en compte les points principaux préconisés par la Commission des Accidents du Travail / 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 intégrant 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 moyen le mieux adapté au déplacement, l'entreprise doit être particulièrement vigilante sur les points suivants :

- préparer le chantier en amont afin d'éviter tous déplacements inutiles,
- estimer le temps nécessaire au déplacement afin que le code de la route puisse être respecté et que le conducteur puisse effectuer le déplacement en y intégrant 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 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,
- inciter les conducteurs à adopter une conduite éco-responsable.

Les signataires appellent l'attention de tous les acteurs sur :

- la responsabilité de chacun à s'appliquer et à faire appliquer l'ensemble des recommandations ci-dessus
- la nécessité de renforcer la sécurité des véhicules particuliers, utilitaires légers et poids lourds, à la fois moyens de déplacement et moyens de travail.

Ils préconisent en conséquence les dispositions suivantes :

2. Le management des véhicules utilisés en mission

- 2.0 Dispositions générales

L'employeur doit vérifier régulièrement :

- la validité des titres et attestations de conduite (permis à points, livret d'apprentissage, FIMO, FCO, ...),
- l'adéquation entre le véhicule conduit et la catégorie de permis,
- l'aptitude médicale.

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

- le risque lié à la surcharge du véhicule,
- le risque lié à la traction de remorques,
- l'entretien du véhicule, (pneumatiques, éclairage, freins, suspension, dispositifs d'arrimage des charges,...) et des remorques,
- le choix des pneumatiques afin qu'ils soient adaptés à l'usage du véhicule et aux conditions de circulation,
- la nécessité de traçabilité à l'aide d'un "carnet d'entretien" qui permet d'assurer un entretien de qualité et d'un « carnet de bord » qui permet d'impliquer les utilisateurs.

- 2-1 Le véhicule particulier

Le véhicule particulier est un moyen de déplacement qui peut être :

- un véhicule personnel ; dans ce cas l'entreprise s'assure que le conducteur veille au bon état du véhicule (entretien courant) et à sa régularité (assurance, contrôle technique),
- mis à disposition par l'employeur, les dispositions préconisées au 2-2 ci-dessous sont alors applicables.

- 2-2 Le véhicule utilitaire léger

Lorsque l'employeur met à disposition un véhicule, il devrait être équipé a minima :

- d'un air bag conducteur et d'un air bag passager,
- d'un ABS,
- d'un système de type ESP et AFU.

Dans le cas d'un véhicule utilitaire léger (VUL), il devrait être posséder, en plus des équipements ci-dessus, a minima :

- une paroi de séparation entre la cabine et le volume de chargement et de points d'ancrage en conformité avec les normes en vigueur,
- un aménagement sûr et adapté à l'activité professionnelle des utilisateurs du véhicule
- un témoin de surcharge si disponible.

A conseiller :

- La climatisation pour l'amélioration des conditions de travail et le maintien de la vigilance, en particulier pour les déplacements longs,
- Des dispositifs volontaires de limitation de vitesse,
- La boîte automatique,
- Le dispositif de surveillance de pression des pneumatiques.

- 2-3 Le poids lourd

S'agissant des poids lourds, il convient d'être vigilant sur :

- la réglementation des temps de conduite et de repos,
- la surcharge au poids total autorisé en charge (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 pour l'arrimage des engins sur porte char, la dispersion des matériaux pulvérulents sur la route,
- le respect des exigences particulières liées aux transports exceptionnels,

3. Le management des chantiers

Une attention particulière doit être apportée à la préparation et à l'organisation des chantiers, notamment :

- la recherche systématique d'une possibilité d'organisation de travaux hors circulation,
- la prévision du positionnement, de la surface et des raccordements des installations de chantiers (réfectoires, sanitaires, bureaux, ...),
- l'organisation des entrées et sorties de chantiers en séparant les circulations piétonnes et véhicules et en privilégiant les manœuvres des engins et véhicules en marche avant,
- l'adaptation de la signalisation et du balisage à la présence des travaux,
- le maintien des voies et accès en propreté constante.

Les dispositions organisationnelles concernant l'ensemble des parties prenantes, ainsi que les dispositions arrêtées qui en découlent, devront faire l'objet d'un document particulier (plan de prévention, schéma organisationnel, ...) ou être intégrées au compte rendu de réunion préalable aux travaux.

4. Le management des moyens de communication mobiles

Les signataires rappellent les positions prises par la Commission des Accidents de Travail / Maladies Professionnelles et la Sécurité Routière sur le bon usage de téléphone mobile au volant afin de rester joignable en toute sécurité, à savoir :

« 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. ».

La Sécurité Routière rappelle que l'obligation générale de rester maître de son véhicule s'applique en toutes circonstances.

Elle conseille aux conducteurs de laisser la messagerie répondre et de s'arrêter ou d'utiliser les temps de pause pour téléphoner.

Les signataires s'engagent à mettre en œuvre et à faire appliquer un protocole de communication privilégiant l'utilisation de la messagerie pendant les activités de conduite.

5. Le management des compétences

- 5-1 Actions de sensibilisation

Pour la conduite des véhicules la possession du permis de conduire en cours de validité, condition nécessaire, ne saurait être tenue pour une condition suffisante en termes de sécurité.

Les signataires s'engagent à développer ces actions afin de sensibiliser les conducteurs.

- 5-2 L'action de formation à l'usage raisonné du VUL

Considérant que, dans une logique de formation « post permis », il est utile de former les salariés concernés à l'usage du véhicule utilitaire léger, 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, dangers créés par une masse en mouvement),
- acquisition des bonnes pratiques pour 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),
- compréhension de la nécessaire mise en oeuvre d'un protocole de communication en sécurité.

6. Permis de conduire et apprentissage

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.

7. Les conduites addictives

L'interdiction de conduire sous l'emprise de substances addictives ou avec une alcoolémie égale ou supérieure au taux réglementaire et le fait de laisser un salarié en état d'alcoolisation manifeste prendre le véhicule d'entreprise peut entraîner une recherche de responsabilité.

Des conseils ont été donnés par la Sécurité Routière afin que les règlements intérieurs intègrent 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

En l'absence de dispositif de dépistage du risque « drogue » praticable en entreprise, il est recommandé d'examiner les mesures de prévention pour prévenir ce risque en particulier avec leur médecin du travail, les institutions représentatives du personnel, notamment les CHSCT.

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

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

Les signataires s'engagent à relayer l'ensemble des actions de communication nationales et locales ainsi que les actions de prévention des organismes (CRAMIF, OPPBTP, SIST,...) et des acteurs institutionnels de la Sécurité Routière.

9. Formalisation des actions de prévention du risque routier

Les signataires s'engagent à formaliser les actions consécutives à l'ensemble des engagements précisés ci-dessus sous une forme à leur convenance (document unique, PPRR,...).

MODALITÉS DE SUIVI ET DE RÉVISION DE LA PRÉSENTE CONVENTION

Un comité de suivi, composé de représentants de chaque partenaire signataire, sera constitué.

Ce comité de suivi se réunira autant que de besoin et au moins une fois par an, pour :

- définir les indicateurs de suivi,
- faire l'analyse des actions engagées et compléter ou modifier le programme d'actions précité,
- proposer des outils d'aide,
- constituer une veille réglementaire.

Il communiquera chaque année sur ses actions.

Chacun des signataires s'engage à relayer l'information sur les actions menées dans ses supports de communication autant internes qu'externes, en particulier vers les collectivités locales.

Chacun des signataires s'engage à apporter les aides et accompagnements pour faciliter la prise en compte des engagements de la présente convention.

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

Fait à Melun, le