



PREMIER MINISTRE



Charte de partenariat
sécurité routière
entre l'Etat
la Caisse Nationale d'Assurance Maladie (CNAMTS)
et
la Profession du
Transport routier de marchandises



**CHARTRE DE PARTENARIAT ENTRE L'ETAT ET LA PROFESSION DU TRANSPORT ROUTIER DE
MARCHANDISES EN MATIERE DE
SECURITE ROUTIERE**

conclue entre

l'Etat,

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

et

la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)

la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF)

l'Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles (UNOSTRA)

l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Bilan de la charte précédente

Les entreprises de transport routier de marchandises pour compte d'autrui et les entreprises industrielles et commerciales exploitant pour leur propre compte des véhicules industriels (transport pour compte propre) sont directement concernées, aux côtés de l'Etat, par la diminution du nombre d'accidents et de la mortalité sur les routes.

Exploitant au total plus de 200.000 véhicules, les entreprises du transport routier de marchandises, adhérentes des fédérations - FNTR, TLF, UNOSTRA et AUTF représentant près de 24 000 entreprises - signalaires de la présente charte sont des acteurs majeurs et incontournables de la circulation et de la sécurité routières aux côtés de l'ensemble de la profession qui représente au total 40 000 entreprises et exploite plus de 300 000 véhicules.

Le transport pour compte propre réunit près de 220.000 véhicules dont la moitié est exploitée par les entreprises adhérentes directes ou indirectes (via les fédérations de branche) de l'AUTF.

Elles sont impliquées depuis de nombreuses années dans la maîtrise du risque routier de leurs salariés et dans la sécurité des usagers de la route, conscientes que le partage des infrastructures routières avec d'autres usagers leur confère des responsabilités spécifiques et importantes. Leur mobilisation s'est traduite année après année par la signature de chartes dont la dernière signée le 13 janvier 2004 engageait les trois fédérations professionnelles, FNTR, TLF et UNOSTRA.

De nombreuses actions de sensibilisation ont été menées dans le cadre de la précédente charte pour amener de plus en plus d'entreprises à élaborer des plans de prévention du risque routier qui concernent et impliquent la totalité des personnes dans l'entreprise. Pour les aider dans cette démarche, elles font connaître et diffusent les outils existants. Elles suivent de près la mise en place des actions de prévention pour lutter par exemple contre le risque alcool et l'usage du téléphone mobile.

Dans le domaine de la communication, les fédérations ont réalisé en collaboration avec des associations et la DSCR des dépliants d'information, elles ont aussi accompagné la campagne de communication sur l'alcool et les grands rouleurs.

- A titre d'exemple, afin de mesurer la maîtrise du risque routier, TLF a encouragé ses adhérents à mettre en place des tableaux de bord avec des indicateurs précis tels que le nombre de kilomètres parcourus par un conducteur impliqué dans un accident responsable déclaré avec un tiers. Pour d'autres, elles ont élaboré des plans « bonne conduite ». L'objectif recherché est d'éviter les accidents de la route par l'élaboration d'un référentiel de conduite. Chaque accident est systématiquement analysé pour en comprendre les causes et déterminer les actions correctives. Depuis 2004, le nombre de programmes de formation à la conduite rationnelle et à la sécurité routière est en développement constant.

Dans le cadre de la modification du Code de la route limitant à 90 km/h la vitesse des véhicules de plus de 3,5 tonnes à partir du 1^{er} janvier 2007, TLF a réalisé avec le concours de la DSCR un dépliant d'information. Ce document a été diffusé à 350 000 exemplaires par les entreprises de transport express auprès de leurs clients et collaborateurs. Cette action répond à l'engagement n°1 pris dans la charte de 2004 : « 1°) poursuivre les nombreuses actions entreprises avec les donneurs d'ordres, mener des réflexions et faire des propositions aux pouvoirs publics en vue d'aboutir à des actions conjointes pour que l'ensemble de la chaîne du transport routier de marchandises prenne en compte le

respect des réglementations en vigueur, tant au regard de la législation européenne et du Code du travail que du Code de la route.

- A titre d'exemple, la FNTR a élaboré, avec la Prévention Routière, les Palmes du Conducteur Routier, selon 3 catégories : conducteur professionnel, personnel sédentaire, entreprise, pour promouvoir des conducteurs routiers et des entreprises qui s'illustrent dans les résultats obtenus en matière de sécurité routière. Cela correspond à l'engagement pris dans la charte de 2004 : « 8°) en vue de l'amélioration de l'image de la profession du transport routier, promouvoir directement ou par l'intermédiaire d'acteurs spécialisés, des conducteurs routiers ou des entreprises qui s'illustrent dans la prise en compte du risque routier ».
- A titre d'exemple, L'Unostrat s'est engagée à inscrire la sécurité comme le principal thème de son congrès annuel.

Évolution de l'accidentologie

Selon l'étude sectorielle portant sur 2005, réalisée par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière en 2007, le nombre d'accidents impliquant des poids lourds a fortement diminué au cours des dix dernières années. Plus précisément, au cours des cinq dernières années, la diminution des accidents avec poids lourds (-27 %) est équivalente à celle de l'ensemble des accidents (-27,6 %). En revanche, le nombre d'accidents mortels avec poids lourds diminue un peu moins vite (-27 %) que l'ensemble des accidents mortels (-29,8 %).

C'est ainsi qu'en 2005, les accidents mortels impliquant des poids lourds représentent 13,4 % des accidents mortels. Comparé à leur taux d'implication dans l'ensemble des accidents corporels (5,2 %), ce taux traduit la gravité plus importante des accidents impliquant un poids lourd. Force est de constater qu'en raison de la masse de ces véhicules les accidents sont d'une particulière gravité. Le taux de gravité (*nombre de morts pour 100 accidents*) est, en effet, 2,6 fois supérieur à celui observé pour l'ensemble des accidents. Ce taux n'a pas varié depuis la précédente étude datant de 2003 (2,5 fois).

En conclusion, les poids lourds sont moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels mais plus impliqués dans les accidents mortels.

Au regard des accidents du travail, le transport routier de marchandises reste, en France, l'un des secteurs les plus touchés. La fréquence des accidents y est deux fois plus élevée que pour l'ensemble des secteurs. Il convient cependant de noter que la majorité des accidents se produit lorsque le véhicule est à l'arrêt, lors des opérations de chargement et de déchargement.

S'agissant des accidents graves et mortels du travail, bien qu'en diminution, la route reste malheureusement la principale cause de mortalité dans ce secteur professionnel.

Il est important de noter également une croissance des accidents mortels dus à des malaises.

Pour répondre à ce constat et accompagner les entreprises du secteur dans la mise en place de dispositifs de prévention des risques, la CNAMTS et les fédérations professionnelles ont signé le 17 septembre 2007 deux Conventions Nationales d'Objectifs.

OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

L'accident de la circulation, qui résulte souvent d'un comportement inadapté, est, lui-même fruit d'un déficit dans la prise en compte du risque routier. En intégrant la prévention dans l'organisation du travail, les chefs d'entreprise peuvent contribuer ainsi concrètement à la promotion de la sécurité routière donc à la réduction des coûts liés à l'accidentologie routière.

La présente charte a donc pour but de conforter les actions déjà entreprises dans la profession du transport routier de marchandises et d'inciter à mettre en place de nouvelles actions simples et efficaces, en faveur notamment d'une meilleure connaissance de l'accidentalité des poids lourds, au bénéfice à la fois de l'entreprise et de ses salariés. La profession prend les engagements ci-après en faveur d'une amélioration de la sécurité routière, en tant que secteur rassemblant des entreprises de transport responsables dont la vocation première est d'acheminer à bon port leurs marchandises ou celles qui leur sont confiées, sans incident, ni à fortiori accident.

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

- responsabilisation des chefs d'entreprise dans la prévention des risques professionnels (application de l'article L 230-2 du code du travail relatif aux principes généraux de prévention et de l'article L 230-4 relatif à la responsabilité des employeurs).
- réduction des coûts directs et indirects liés aux accidents, sachant que les sommes en jeu sont souvent considérables dans le cadre de la profession du transport routier ;
- 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.
- promotion du concept de conduite apaisée s'inscrivant dans la politique générale de développement durable des entreprises.

Cette politique de prévention constitue, de toute évidence, une étape incontournable vers un schéma global de qualité. Elle s'adresse outre aux conducteurs routiers directement concernés par les déplacements professionnels aux salariés de l'entreprise sédentaires mais appelés à se déplacer en véhicule sur le trajet du domicile - travail.

ENGAGEMENTS DES FEDERATIONS

L'intégration de la prévention du risque routier dans l'organisation du travail en entreprise 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 et précisées dans les deux Conventions Nationales d'Objectifs signées avec la profession du transport routier de marchandises le 17 septembre 2007 pour 4 ans, l'une spécifique aux Transports routiers de Marchandises et l'autre spécifique aux entreprises de groupe effectuant entièrement ou non l'enlèvement ou la livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express, et aux entreprises ayant des activités de courrier autres que celles exercées par la poste.

Dans le cadre du partenariat régi par la charte présente, les engagements des Fédérations sont de deux natures :

Actions d'animation des entreprises adhérentes

Les fédérations ont un rôle important de préconisation, de conseils et d'animation envers les entreprises adhérentes :

- Pour illustrer le travail d'animation vers les entreprises, les fédérations s'engagent à proposer à la Sécurité routière une ou plusieurs entreprises emblématiques qui seront pilotes dans cette démarche de prévention du risque routier professionnel et avec lesquelles une charte de partenariat sera signée,
- Les fédérations veilleront à ce que les entreprises aient inscrit le risque routier dans le document unique instauré par le décret n°2001-1016 du 5 novembre 2001 identifiant les risques professionnels. Le risque routier doit être intégré dans ce document dès lors que les salariés se déplacent pour raison professionnelle. Une évaluation du risque routier professionnel est nécessaire avant de mettre en place une démarche de prévention structurée,
- Les fédérations mettront en place des outils, des personnes ressources, des méthodes afin d'aider leurs adhérents à élaborer ou formaliser un plan de prévention des risques routiers (PPRR) encourus par leurs salariés, en y associant le CHSCT de l'entreprise aux différentes phases d'élaboration du plan. Les fédérations insisteront donc sur la structuration d'un plan de prévention du risque routier professionnel selon les quatre axes généraux de prévention recommandés dans le "code des bonnes pratiques" adopté par les partenaires sociaux le 5 novembre 2003 dans le cadre de la commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la CNAMTS.

1. Management des déplacements

Les fédérations poursuivront les nombreuses actions, réflexions entreprises avec les donneurs d'ordres, et feront des propositions aux pouvoirs publics en vue d'aboutir à des actions conjointes pour que l'ensemble de la chaîne du transport routier de marchandises prenne en compte le respect des réglementations en vigueur, tant au regard de la législation européenne et du code du travail que du code de la route ;

La politique de prévention de l'entreprise intégrera les aspects organisationnels du travail, en particulier, la préparation des déplacements :

- choix des itinéraires les plus appropriés et les plus sûrs, en particulier les autoroutes, qui selon les chiffres de la Sécurité routière sont quatre fois plus sûrs que les autres réseaux routiers,
- vérification des indications fournies par les NTIC (nouvelles technologies d'information et de communication) par rapport à la réalité de la route,

→ calcul du 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 pause ...

2. *Management des compétences*

Les mesures concernant le management des compétences devront être inscrites dans le règlement intérieur de l'entreprise, en particulier :

→ En matière de formation obligatoire initiale et continue des conducteurs (FIMO-FCOS), oeuvrer en faveur d'une meilleure formation des conducteurs telle que prévue par la directive 2003/59 CE du Parlement Européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises et de voyageurs, maintenir et amplifier leur appui, notamment par l'intermédiaire de leur réseau « formation » (AFT, Promotrans, ...), auprès des lycées professionnels et des centres de formation pour apprentis (CFA) formant les futurs conducteurs routiers, en particulier sur ce thème du risque routier,

→ En matière de sensibilisation au risque routier, apporter des outils pédagogiques à leurs adhérents, en vue d'informer les conducteurs de poids lourds sur les dangers particuliers liés à leur activité de conduite (sensibilisation aux seuils de vigilance, incidence de l'usage de l'alcool, des médicaments et de produits stupéfiants sur la conduite, incidence de l'usage du téléphone ou tout autre moyen mobile de communication en conduisant, intérêt pour la sécurité du port de la ceinture en veillant à l'application effective de cette mesure) à partir, notamment, d'informations accessibles sur leur site internet respectif,

→ En matière de consommation d'alcool ou de substances psycho-actives (drogues, médicaments), mener une réflexion interne auprès de leurs adhérents, afin de chercher à atteindre l'objectif d'une alcoolémie zéro, partant du principe que l'activité professionnelle de conduite est incompatible avec la consommation d'alcool. Des moyens d'actions peuvent être mis en place telle que la mise à disposition des salariés d'outils pour tester leur alcoolémie, l'instauration de contrôles obligatoires réguliers et inopinés négociés avec les acteurs sociaux de l'entreprise.

3. *Management des communications mobiles*

La Sécurité routière rappelle que l'obligation générale de rester maître de son véhicule s'applique en toutes circonstances, la responsabilité du conducteur peut, en effet, être engagée si l'inattention est à l'origine de la perte de maîtrise du véhicule.

La conduite d'un poids lourd est un acte professionnel devant mobiliser toute l'attention du conducteur. Les fédérations inciteront donc les entreprises à élaborer des protocoles de communication apportant des solutions adaptées qui permettront de gérer sans danger les communications téléphoniques entre l'entreprise et les salariés et les manipulations d'autres dispositifs embarqués.

Elles rappelleront à leurs adhérents l'interdiction, en conduisant, de l'usage du téléphone portable ainsi que la dangerosité des kit oreillettes, kit main libre, CB, et de la manipulation ou de l'utilisation de tout autre dispositif de communication embarqué à bord des poids lourds (GPS, ordinateur portable, lecteur DVD...) qu'il soit à usage professionnel ou privé.

Les protocoles de communications seront intégrés au règlement intérieur des entreprises. La Sécurité routière conseille aux conducteurs de laisser la messagerie répondre et, pour éviter d'être distrait par la sonnerie, de mettre son téléphone sur le mode vibreur, notamment pour les communications privées "entrantes". La Sécurité routière rappelle par ailleurs que le code de la route prime sur les informations données par les dispositifs GPS.

4. *Management du parc de véhicules*

En ce qui concerne l'équipement des véhicules, les fédérations encourageront leurs adhérents, à l'occasion du renouvellement de leurs flottes, à équiper, quand ce n'est pas encore le cas, les véhicules de dispositifs de sécurité notamment, dispositifs anti-encastrement et bande de marquage rétro-réfléchissant des véhicules, port obligatoire du gilet de visibilité pour le conducteur, équipement en boîte de vitesse automatique et de suspension pneumatique..., équipement des véhicules avec des pneumatiques limitant les projections par temps de pluie et de témoins de surveillance de la pression de ces pneumatiques et enfin, de systèmes permettant une conduite raisonnée et apaisée et apportant une aide au conducteur pour le respect des règles du code de la route (témoin sonore de port de ceinture de sécurité, limiteur de vitesse adaptable par le conducteur quand il est proposé par le constructeur).

Actions menées au niveau des fédérations

Les fédérations peuvent également jouer un rôle et décider d'actions en leur nom propre

- en matière de communication interne ou externe les fédérations s'engagent à mener toutes actions visant à :
 - améliorer l'image de la profession du transport routier, promouvoir directement ou par l'intermédiaire d'acteurs spécialisés, des conducteurs routiers ou des entreprises qui s'illustrent dans la prise en compte du risque routier,
 - faire connaître largement à chacun de leurs adhérents par tout moyen de diffusion au choix des fédérations (internet, intranet, etc...) l'existence des textes modifiant la réglementation sur les transports.
- les fédérations seront partenaires de la Sécurité routière afin de :
 - participer à des actions de communication réalisées en commun, être relais des différentes campagnes institutionnelles et encourager leurs adhérents dans cette démarche (participation à la semaine de la sécurité routière, événements organisés par la Sécurité routière...);
 - promouvoir dans le cadre des campagnes publicitaires faites par les fédérations, les valeurs liées à la sécurité du véhicule et à une conduite apaisée et respectueuse des autres usagers de la route ;
 - travailler avec la Sécurité routière ou des associations oeuvrant pour un meilleur partage de l'espace public par tous les usagers (aide à la conception, l'élaboration et la diffusion de dépliants, financement de campagnes, etc ...).

Afin de concrétiser au mieux les engagements précités, les fédérations choisiront, d'un commun accord avec l'Etat, le ou les thèmes sur lesquels une attention particulière pourrait être apportée chaque année et des actions spécifiques conduites sur ces thèmes.

A titre d'exemple : vigilance et conduite de nuit, hygiène alimentaire des conducteurs routiers, respect des distances entre véhicules, vitesse, risques liés à la consommation d'alcool et de produits stupéfiants, port de la ceinture de sécurité, incidence des médicaments, surcharge des véhicules, incompatibilité de la conduite avec l'utilisation de dispositifs embarqués de nature à distraire le conducteur, dangerosité d'une conduite trop près de la bande d'arrêt d'urgence mettant en danger la vie des agents de chantier ou des usagers en panne, etc....).

- Dans un cadre européen les fédérations mèneront des actions notamment pour :
 - agir en faveur de l'harmonisation des limitations de vitesse en Europe dont la compétence relève des Etats membres de l'Union européenne,
 - faire connaître par tout moyen de diffusion au choix des fédérations (internet, intranet, etc...) la réglementation sur les transports en vigueur en France auprès des entreprises et des conducteurs étrangers circulant sur le territoire national, par l'intermédiaire notamment de leurs fédérations homologues dans les autres pays de l'Union européenne,
 - apporter leur appui, le cas échéant au plan financier, pour toutes les actions de sensibilisation soutenues par les pouvoirs publics qui seront effectuées en faveur des entreprises et des conducteurs étrangers circulant sur le territoire national, dans le respect de la charte européenne de sécurité routière pour le transport routier de marchandises.
- en matière d'études et de recherche

Afin d'améliorer la connaissance sur le métier de conducteur routier, ses relations avec son outil de travail et dégager des axes de travail prioritaires vers ce public, les fédérations s'engagent à mener des études en interne, en partenariat ou en sous-traitance sur des sujets préoccupants pour les parties signataires, en particulier :

 - sur le sujet de la fatigue et la somnolence au volant chez les conducteurs routiers, pour comprendre leur comportement en situation de conduite, pendant les temps de pause...etc.
 - sur l'accidentalité des poids lourds pour parfaire et approfondir la connaissance à l'aide des données de l'observatoire national interministériel de sécurité routière mais également à partir d'autres sources d'informations telles que les études menées par différentes structures publiques ou privées (préfecture, BEA-TT, CNT, sociétés d'autoroute, assureurs...),
 - sur l'usage des nouvelles technologies d'information et de communication dans le cadre du métier de transporteur.

Des outils d'analyse nécessaires pour la cohérence des données ainsi recueillies seront mis en place.

ENGAGEMENTS DE L'ETAT

Au niveau national

Considérant que les actions menées en matière de sécurité routière par les fédérations professionnelles représentatives du transport routier s'inscrivent pleinement dans le cadre de la politique définie par le gouvernement, celles-ci pourront mentionner la présente charte dans leur communication interne ou externe. Le logo « sécurité routière » pourra être utilisé sur tout document non commercial élaboré dans ce cadre, sous réserve d'une validation préalable par la Sécurité routière.

L'Etat (Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière) s'engage à :

- mettre à disposition des fédérations signalaires, différentes informations, telles que les données statistiques de l'Observatoire Interministériel de la Sécurité Routière, et à travailler avec elles pour la réalisation d'études sectorielles sur des points spécifiques les 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 DISF/DSCR.
- faciliter l'accès des fédérations signalaires aux différents rapports portés à sa connaissance afin d'enrichir la connaissance de l'accidentalité et d'aider aux études qui seront menées. La Sécurité routière apportera une aide méthodologique dans ce domaine ainsi qu'une mise en relation avec des partenaires, assureurs, entreprises, sociétés d'autoroute ...etc.
- contribuer aussi, en tant que de besoin, aux programmes d'animation internes et externes des fédérations par sa participation à des débats thématiques, par la fourniture de supports et de moyens de communication.
- apporter son soutien aux entreprises ou fédérations 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.
- faciliter le rapprochement avec les fournisseurs d'informations pour dispositifs GPS pour qu'ils puissent intégrer dans leur logiciel les zones où il existe des interdictions permanentes de circuler applicables aux poids lourds.
- associer la profession à la conception de campagnes institutionnelles spécifiques au transport routier de marchandises. Le ou les thèmes sur lesquels une attention particulière pourrait être apportée concernent la vigilance, la conduite de nuit, l'hygiène alimentaire des conducteurs routiers, le respect des distances entre véhicules, la vitesse, les risques liés à la consommation d'alcool et de produits stupéfiants, le port de la ceinture de sécurité, l'incidence des médicaments, surcharge des véhicules, etc....

Au niveau local

L'Etat portera la présente charte à la connaissance des Préfets et leur demandera :

- de décliner la présente charte en liaison avec les réseaux territoriaux des fédérations, en y associant les partenaires privilégiés que constituent les collectivités territoriales (Conseils régional et général notamment) et les Caisses régionales d'assurance maladie (CRAM).
- de mettre en place un comité de suivi avec les services de l'Etat, les professionnels concernés et les partenaires privilégiés afin d'assurer le suivi de l'application des chartes déclinées au niveau local selon des modalités appropriées en ce qui concerne la composition, le niveau territorial le plus efficace (régional ou départemental).
- d'apprécier si les actions de prévention mises en place par les entreprises ayant signé une charte au niveau local sont éligibles à une inscription dans le plan départemental d'actions de sécurité routière élaboré chaque année sous l'autorité du Préfet.

ENGAGEMENTS DE LA CNAMTS

La CNAMTS et la DISR/DSCR ont la conviction que les principes généraux de prévention des risques professionnels formalisés dans la directive cadre 89/391/CEE, et transcrite en droit français à travers l'article L. 230-2 du Code du travail, constituent une base solide pour élaborer de bonnes pratiques de prévention du risque « mission », en cohérence avec la prévention de l'ensemble des risques professionnels auxquels sont confrontés les professionnels du transport routier.

Ces codes de bonnes pratiques s'appuieront plus particulièrement sur les textes adoptés par les partenaires sociaux de la CAT/MP pour ce qui est de la prévention du risque routier « mission » (5 novembre 2003) et du risque routier « trajet » (28 janvier 2004).

Les orientations retenues par la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés en faveur de la prévention des accidents du travail sont précisées dans les deux Conventions Nationales d'Objectifs signées avec la profession du transport routier de marchandises le 17 septembre 2007 pour 4 ans, l'une spécifique aux Transports routiers de Marchandises et l'autre spécifique aux entreprises de groupage effectuant entièrement ou non l'enlèvement ou la livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express, et aux entreprises ayant des activités de courrier autres que celles exercées par la poste.

La CNAMTS s'engage à :

- Informer le réseau des CRAM et des CGSS des actions engagées par les professionnels du transport routier pour la prévention du risque routier dans la présente charte et s'assurer de la mise à disposition d'une aide méthodologique et documentaire, notamment par la fourniture de documents spécifiques édités par l'INRS (brochures, dépliants, vidéos, programmes...).
- Assurer l'engagement du réseau des CRAM et CGSS pour faciliter la mise en application concrète et complète des conventions nationales d'objectifs et les aides financières associées pour les entreprises éligibles.
- Assurer l'accompagnement par le réseau des CRAM et CGSS pour les entreprises volontaires de plus de 200 salariés des secteurs concernés par les conventions nationales d'objectif, sous la forme de signatures de conventions CRAM-Entreprise. Ces conventions permettront aux entreprises de bénéficier de l'assistance méthodologique du réseau (documentation, conseil, formation...) pour engager des démarches de prévention conformes aux objectifs des Conventions nationales en y incluant les éléments nécessaires d'évaluation.
- Définir avec le réseau des CRAM et CGSS les éléments d'évaluation pertinents pour proposer au comité de suivi un éclairage complémentaire aux remontées d'informations des fédérations professionnelles et orienter les futurs programmes d'action de la profession.
- Faire connaître plus largement, dans le cadre de ses actions générales de communication, la politique développée par les professionnels du transport routier et les actions remarquables mises en œuvre pour prévenir le risque routier professionnel en proposant d'enrichir le site internet du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel : www.risqueroutierprofessionnel.fr.
- Susciter et favoriser les échanges avec équipementiers et constructeurs pour améliorer la communication avec les professionnels du transport sur les bénéfices pour la sécurité et la santé au travail de certains équipements proposés.
- Susciter et favoriser toutes études et recherches en lien avec les professionnels du transport routier et la DSCR, qui permettront de progresser dans le domaine de la prévention du risque routier professionnel et notamment sur les thèmes d'une meilleure connaissance de l'accidentalité et de la Santé au Travail.

MODALITES DE SUIVI ET DE REVISION DE LA PRESENTE CHARTE

- **Au niveau national**

Un comité national de suivi, composé de représentants des fédérations professionnelles, de la Sécurité routière, de la direction générale de la mer et des transports et de la CNAMTS se réunira, une fois par an, pour faire l'analyse des actions engagées et compléter ou modifier le programme d'actions précité. Ce comité élaborera un programme annuel de travail.

Chaque fédération s'engage à communiquer chaque année, dans le cadre du comité de suivi de la charte, le nombre d'entreprises ayant engagé une démarche formalisée de prévention du risque routier, en s'efforçant de dégager des indicateurs de performance (nombre de sinistres, typologie d'accidents, etc...). Les actions les plus pertinentes, menées par les entreprises adhérentes, seront mises en valeur et présentées dans la Revue de la sécurité routière dont la diffusion sera assurée à l'ensemble des adhérents.

Une évaluation conjointe des actions de prévention du risque routier professionnel déployées dans le cadre de la présente charte sera effectuée au bout de trois ans, et après avoir apprécié les progrès et fixé les nouveaux objectifs à atteindre, la charte sera reconduite tacitement.

- **Au niveau local**

Des comités analogues seront mis en place pour animer et relayer les actions entreprises par les partenaires, et assurer la communication des réalisations les plus exemplaires, notamment au comité national de suivi.

Ils créeront ainsi une dynamique locale sur le sujet du risque routier professionnel en s'appuyant sur les actions les plus performantes menées par certaines entreprises signataires.

A Paris, le **13 FEV. 2008**

Le Premier ministre,



François FILLON

*Le Ministre de l'écologie, du
développement et de l'aménagement
durables,*



Jean-Louis BONLLOO

Le co-Président de la FNTR,



François BRANCHE

La Présidente de L'UNOSTRA,



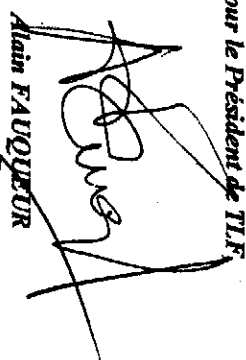
Catherine PONS

Le Secrétaire d'Etat chargé des transports



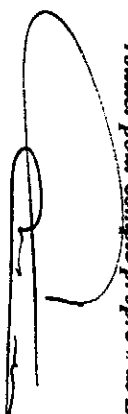
Dominique BUSSEREAU

Pour le Président de TLF



Alain FAUQUEUR

*Le Président de la commission « transport
routier pour compte propre » de L'AUTP*



Dominique PRON

Le Directeur Général de la CNAAMTS



Frédéric Van Roekeghem

**CHARTRE DE PARTENARIAT ENTRE L'ETAT ET LA PROFESSION DU
TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES EN MATIERE DE
SECURITE ROUTIERE**

ANNEXES

**CHARTRE DE PARTENARIAT ENTRE L'ETAT ET LA PROFESSION DU TRANSPORT
ROUTIER DES MARCHANDISES EN MATIERE DE
SECURITE ROUTIERE**

ANNEXE 1

Quelques principes de prévention

1. en matière d'implication du chef d'entreprise

- implication réelle et durable des chefs d'entreprise et de l'ensemble de la hiérarchie, une des clefs essentielles de la réussite en matière de sécurité ;
- intégration de la prévention des accidents de la circulation dans le management et le projet d'entreprise ;
- évaluation des risques et leur prévention grâce à :
 - une analyse préalable,
 - un programme d'actions (*formation des conducteurs, environnement des véhicules*),
 - et des mesures de suivi et d'évaluation permanents.

2. en matière d'équipement du véhicule

- équipement de sécurité passive : dispositifs anti encastrement, bande de marquage rétro-réfléchissant des véhicules, etc... ;
- préconisation de systèmes de freinage évolués ;
- équipement en série de limiteur de vitesse ou de ralentisseur
- informatique embarquée et géo-positionnement dans le but d'un suivi du véhicule et d'une gestion optimisée des temps de conduite et de repos.

3. en matière de comportement du conducteur

- formation sur un plan théorique et pratique (*par le recours, notamment, aux simulateurs et aux circuits d'entraînement spécialisés*) ;
- sur la route : port obligatoire de la ceinture de sécurité, du baudrier ou gilet de visibilité, généralisation de la formation des conducteurs aux gestes de base du secourisme ;
- analyse systématique des accidents ;
- établissement d'un tableau de bord : enregistrement des faits d'accidentologie, constitution d'un tableau de bord et interprétation des données ;
- sensibilisation permanente grâce à la communication et à l'animation de la prévention pour maintenir la mobilisation individuelle.

Ces principes de prévention ont largement été portés à la connaissance des adhérents des fédérations concernées. Leur application s'avère toutefois très hétérogène.

**CHARTRE DE PARTENARIAT ENTRE L'ETAT ET LA PROFESSION DU TRANSPORT
ROUTIER DES MARCHANDISES EN MATIERE DE
SECURITE ROUTIERE**

ANNEXE 2

- **LES ÉVOLUTIONS INTERVENUES DANS
LA PROFESSION DU TRANSPORT ROUTIER**
- **LES ÉVOLUTIONS PRÉVUES**

1. En matière de réglementation

La profession de transporteur routier est encadrée en France par différentes réglementations. Les règlements concernent notamment l'accès à la profession et au marché, la régulation économique et des sujets spécifiques.

La réglementation sociale européenne (RSE) qui s'applique à tous les conducteurs de véhicules de plus de 3,5 t de poids maximum autorisé. Elle fixe les temps de conduite et de repos. Des pauses régulières doivent être effectuées afin de garder en permanence une bonne vigilance et la règle générale prévoit que la conduite ne doit pas excéder 9 heures par jour, et en aucun cas plus de 4 h 30 en continu, sachant qu'un repos de 45 minutes est obligatoire à l'issue de cette période.

Cela représente 56 heures de conduite au maximum par semaine et 90 heures de conduite au maximum réparties sur deux semaines et pas plus de six jours consécutifs sans un repos d'au moins 24 heures ininterrompues. Un repos hebdomadaire d'au moins 45 heures une fois au cours de 2 semaines.

Tous les véhicules entrant dans le champ d'application de la RSE sont obligatoirement équipés d'un chronotachygraphe et depuis mai 2006, tous les véhicules neufs de plus de 3,5 tonnes sont équipés de chronotachygraphes électroniques.

La réglementation du transport des marchandises dangereuses qui impose notamment des conditions de chargement, de transport et de stockage pour des raisons de sécurité.

- 2. La réglementation du travail dans le transport public routier de marchandises.** Le décret 83-40 du 26 janvier 1983 tel que modifié par le décret 2007-13 du 4 janvier 2007 fixe des durées maximales de service : pour les conducteurs longue distance *exclusivement des véhicules de plus de 3,5 T*, pas plus de 53 heures de temps de service hebdomadaire en moyenne sur 3 mois, ou 4 après accord, 56 heures sur une semaine isolée dans la limite de 48 heures de temps de travail tel que défini par le a) de l'article 3 de la directive 2002/15 du 11 mars 2002 ; pour les conducteurs courte distance *conduisant exclusivement des véhicules de plus de 3,5 T* : pas plus de 50 heures par semaine en moyenne sur 3 mois, ou 4 après accord, 52 heures sur une semaine isolée dans la limite de 48 heures de temps de travail tel que défini par le a) de l'article 3 de la directive 2002/15 du 11 mars 2002 ; pour les autres conducteurs longue ou courte distance : pas plus de 48 heures de temps de service hebdomadaire en moyenne sur 3 mois, ou 4 après accord, 56 ou 52 heures selon le cas sur une semaine isolée.

Le temps de service comprend le temps de conduite, le temps passé aux activités annexes à la conduite (entretien du véhicule ou formalités administratives, par exemple) ainsi que les temps d'attente (opérations de chargement-déchargement du véhicule notamment.

En matière de prévention des risques professionnels :

- mise en œuvre du protocole de sécurité lors des opérations de chargement-déchargement (arrêté du 26 avril 1996)
- mise en œuvre de l'évaluation préalable des risques au travers du document unique relatif à l'évaluation des risques (décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001).

3. En matière de formation du conducteur

La France est actuellement l'un des seuls pays de l'Union Européenne à proposer un dispositif de formations obligatoires pour les conducteurs de poids lourds, permettant d'accroître de façon sensible la qualité et la sécurité dans le transport routier de marchandises, grâce à :

- 1°) la formation initiale minimale obligatoire (*FIMO*) sur quatre semaines, désormais indispensable pour engager tout nouveau conducteur de poids lourd de plus de 7,5 t, en plus du permis poids lourd
- 2°) la formation continue obligatoire de sécurité (*FCOS*) qui concerne tous les conducteurs de poids lourds de plus de 3,5 t, s'effectuant sous forme d'un stage de trois jours tous les cinq ans, entièrement axé sur les questions de sécurité et destiné à professionnaliser ce secteur d'activité et à sensibiliser chaque conducteur à la sécurité. A ce jour, tous les salariés des entreprises de transport de marchandises pour le compte d'autrui y sont soumis, soit 350 000 personnes au total.

A compter de septembre 2006, tous les Etats de l'Union européenne devront avoir transposé la directive 2003/59 CE du Parlement Européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises et de voyageurs. Cela devrait conduire à une amélioration de la sécurité du transport routier de marchandises européen.

4. En matière d'équipement du véhicule

Les progrès technologiques réalisés par les constructeurs de véhicules sont de nature à influencer positivement la sécurité routière. Au fur et à mesure du renouvellement de leur parc, les entreprises se dotent de véhicules pourvus d'équipements renforcés de sécurité passive, de systèmes de freinage évolués et de conditions améliorées en matière de confort de conduite.

1°) **Le port de la ceinture de sécurité** a été rendu obligatoire (*décret n° 2003-440 du 14 mai 2003*) pour tous les occupants de véhicules de plus de 3,5 tonnes, qui en sont équipés.

2°) **Le limiteur de vitesse** : seuls les véhicules de transport de marchandises de plus de 12 t en sont équipés. Ce dispositif est rendu obligatoire pour les véhicules de plus de 3,5 t par une directive européenne applicable à partir du 1^{er} janvier 2004 pour les véhicules neufs, avec obligation d'équipement en 2005 pour le transport international et en 2006 pour le transport national pour les véhicules sortis à partir de 2001. La vitesse des poids lourds est plafonnée par le limiteur à 90 Km/h.

3°) **La barre anti-encastrement** : depuis le 10 août 2003, une réglementation internationale applicable à tous les pays de l'Union Européenne oblige les constructeurs à équiper leurs véhicules neufs (*plus de 3,5 t*) à l'avant comme à l'arrière de tels boucliers.

4°) **Les systèmes informatiques d'aide à la conduite** (*type Infomax, Eurotraks, Téléroute, Mobilic, Silevic, etc..*) permettent à la fois de guider les conducteurs et de leur éviter des parcours erronés, notamment des manoeuvres particulièrement dangereuses en milieu urbain. De tels systèmes pourraient de toute évidence être préconisés par les fédérations auprès de leurs adhérents.

5°) **Les systèmes communicants embarqués** (*gestion des flottes et des marchandises*). Le téléphone portable tenu en main est désormais une infraction

sanctionnée par le code de la route (art R-412-6-1 - Décret 2003-293 du 31 mars 2003).
Le dispositif main libre ou tout autre moyen mobile de communication reste également dangereux et son usage par le conducteur en circulation doit être également proscrit. Pour une bonne sécurité, il convient que les entreprises mettent en place des protocoles de communication impliquant que ces systèmes communicants embarqués ne puissent être utilisés par un conducteur seul dans son véhicule qu'à l'arrêt de celui-ci.

6°) Les systèmes de sécurité non obligatoires, mais recommandés :

Il existe également divers systèmes de sécurité expérimentés dans certains pays dont la promotion pourrait être assurée par les fédérations professionnelles auprès des entreprises adhérentes :

- système de rétro-vision vidéo ou de radar de recul afin de permettre l'évitement d'accidents de porte à faux arrière,
- système de contrôle de stabilité réduisant le risque de dérapage en virage,
- régulateur de distance,
- freins électroniques,
- contrôle de trajectoire anti-renversement,
- alcoolverrouillage

...