



# PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER

dans le cadre  
de la charte  
sécurité routière  
DSCR/CNAMTS/OPPBTP/FNTP



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



**OPPBTP**  
La prévention BTP





# PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER

dans le cadre  
de la charte  
sécurité routière  
DSCR/CNAMTS/OPPBTP/FNTP

# Organismes ayant contribué à l'élaboration du guide

## **CNAMTS**

(Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés)

## **CSTP 77**

(Chambre syndicale des travaux publics de Seine-et-Marne)

## **DSCR**

(Délégation à la sécurité et à la circulation routières)

## **FONDATION BTP PLUS**

## **FNTP**

(Fédération nationale des travaux publics)

## **FRTP PAYS-DE-LA-LOIRE**

## **FRTP POITOU-CHARENTE**

## **FRTP LIMOUSIN**

## **FRTP LORRAINE**

## **INRS**

(Institut national de recherche et de sécurité)

## **OPPBTP**

(Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics)

## **PSRE**

(Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise)

## **SERCE**

(Syndicat des entreprises de génie électrique et climatique)

## **SMABTP**

(Société mutuelle d'assurance du bâtiment et des travaux publics)

## **USIRF**

(Union des syndicats de l'industrie routière française)

Le présent guide s'inscrit dans la mise en œuvre de la charte de partenariat signée le 5 février 2013 portant sur la prévention du risque routier.

Il s'adresse à tous les acteurs en charge d'améliorer la prévention en ce domaine, en premier lieu les entreprises de travaux publics et également pour ce qui les concerne les maîtres d'ouvrage, les maîtres d'œuvre et les fabricants de matériel.

Ce guide a entre autres pour but de porter à la connaissance de tous ces acteurs les bonnes pratiques déjà existantes, faisant suite notamment à la première charte sur les risques routiers signée en 2009.

Il est le fruit d'un travail de concertation élargie, associant des experts de la prévention du risque routier et de nombreuses entreprises des travaux publics. Sa forme pratique permet de rendre plus lisibles les actions de prévention à mener. Celles-ci s'inscrivent dans la durée et dans une démarche de progrès.

L'exposition quotidienne au risque routier et l'origine multifactorielle des accidents impliquent un management prenant en compte l'organisation et l'ensemble des déplacements liés au travail.

Tous les thèmes abordés dans la charte sont traités sous forme de fiches regroupées par grandes rubriques telles que l'analyse préalable des risques, l'étude de la sinistralité, les déplacements dans le cadre du travail, les travaux hors ou sous circulation...

L'utilisateur y trouvera des références communes rédigées selon un plan mettant en valeur la nature des actions à conduire et les conditions de leur réussite.

La performance globale de l'entreprise sera ainsi favorisée par une réponse adaptée aux attentes des chefs d'entreprise, des salariés, des clients et des pouvoirs publics en contribuant à l'objectif national de faire baisser la sinistralité routière.



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

Le Délégué Interministériel  
à la Sécurité Routière,  
Délégué à la Sécurité  
et à la Circulation Routières

Frédéric PECHENARD



Le Président du Comité  
de pilotage pour la prévention  
du risque routier professionnel,  
Directeur des risques  
professionnels de la CNAMTS

Dominique MARTIN



Le Secrétaire général  
de l'OPPBTB

Paul DUPHIL



Le Président  
de la Fédération Nationale  
des Travaux Publics

Patrick BERNASCONI

# GUIDE DE LECTURE

Ce guide se décline en quatre grands thèmes présentés de façon indépendante. Il n'y a donc pas d'ordre chronologique à respecter quant à la mise en œuvre des actions proposées, même s'il est conseillé aux entreprises de suivre l'ordre des thèmes.

## Utilisation par les FRTF et les maîtres d'ouvrage

Le thème n° 2 « *Éviter les travaux sous circulation* » leur est plus particulièrement destiné. Ils trouveront dans cette partie des éléments propres à définir une politique à l'échelon régional ou départemental. Il est en effet important que chaque entreprise sache si ses donneurs d'ordre publics se sont engagés à éviter les travaux sous circulation. Une fiche d'aide à l'évaluation des risques est jointe en annexe. Cette fiche peut également être utilisée par les entreprises.

## Utilisation par les entreprises

Chaque entreprise pourra établir un diagnostic de sa politique de prévention du risque routier en identifiant ses actions par rapport à celles décrites dans le sommaire de ce guide, puis définir une démarche générale de prévention de ce risque en se référant aux fiches répertoriées dans le thème n° 1 « *Procéder à l'analyse préalable et définir une politique générale* ».

Si les travaux se déroulent sous circulation, l'entreprise consultera les fiches du thème n° 3 « *Réaliser les travaux sous circulation* ». Ce thème regroupe toutes les dispositions que les entreprises doivent mettre en œuvre lorsque le maître d'ouvrage n'a pas pu éviter les travaux sous circulation.

Le thème n° 4 « *Se déplacer dans le cadre du travail* », quant à lui, fait état des différentes actions à mettre en œuvre relativement aux véhicules et à leur usage, indépendamment des conditions d'exécution des chantiers.

Les références des sites internet dédiés aux risques routiers sont indiquées en fin d'ouvrage.

# SOMMAIRE

## PROCÉDER À L'ANALYSE PRÉALABLE ET DÉFINIR UNE POLITIQUE GÉNÉRALE

NATURE DES ACTIONS	FICHE	DESCRIPTIF SOMMAIRE	PAGE
<b>Compréhension de la sinistralité routière dans les TP</b>	<b>1A1</b>	Situer la sinistralité routière en fréquence et en gravité dans l'ensemble des risques professionnels du secteur d'activité	<b>8</b>
<b>Expression des salariés sur l'utilisation des véhicules</b>	<b>1B1</b>	Associer les salariés à la démarche dans le double objectif de collecter les retours d'expérience et d'identifier les besoins	<b>9</b>
<b>Évaluation des risques</b>	<b>1C1</b>	Évaluer le risque routier dans l'entreprise et définir une politique de prévention	<b>10</b>
<b>Élaboration du tableau de bord</b>	<b>1D1</b>	Collecter les indicateurs des accidents routiers	<b>11</b>
	<b>1E1</b>	Compléter la fiche de renseignements sur les accidents routiers du travail occasionnés à un travailleur à pied	<b>13</b>
<b>Recueil des données</b>	<b>1E2</b>	Compléter la fiche de renseignements sur les accidents routiers du travail avec un véhicule	<b>14</b>
	<b>1F1</b>	Mieux comprendre les causes d'accident afin de définir les actions de prévention	<b>16</b>

## ÉVITER LES TRAVAUX SOUS CIRCULATION

NATURE DES ACTIONS	FICHE	DESCRIPTIF SOMMAIRE	PAGE
<b>Sensibilisation des maîtres d'ouvrage publics ou privés, des maîtres d'œuvre et des coordonnateurs</b>	<b>2A1</b>	Organiser et/ou participer à des manifestations réunissant les différents acteurs de la construction	<b>17</b>
<b>Formalisation des engagements</b>	<b>2B1</b>	Associer les donneurs d'ordre aux actions dans le cadre de l'application de la charte sécurité routière	<b>18</b>
<b>Choix des dispositifs de prévention</b>	<b>2C1</b>	Réaliser un outil tenant compte des caractéristiques de la route et des travaux à réaliser permettant d'actualiser le document unique (DU) en entreprise	<b>19</b>

## RÉALISER LES TRAVAUX SOUS CIRCULATION

NATURE DES ACTIONS	FICHE	DESCRIPTIF SOMMAIRE	PAGE
<b>Signalisation des travaux sous circulation</b>	<b>3A1</b>	Organiser la gestion des obligations relatives aux travaux sous circulation : signalisation temporaire, formation méthode pose-dépose de panneaux et sous-traitance de la pose et de la maintenance de la signalisation	<b>20</b>
<b>Signalisation complémentaire des véhicules travaillant sous circulation</b>	<b>3B1</b>	Améliorer la visibilité et l'identification des véhicules intervenant sur les voies de circulation ou le long de celles-ci	<b>21</b>
<b>Désignation d'un homme-traffic</b>	<b>3C1</b>	Aider les conducteurs de camion et d'engin à réaliser leurs manœuvres lorsque la visibilité est insuffisante. Améliorer toutes les circulations sur le chantier	<b>22</b>

## SE DÉPLACER DANS LE CADRE DU TRAVAIL

NATURE DES ACTIONS	FICHE	DESRIPTIF SOMMAIRE	PAGE
<b>Accès à l'entreprise et au chantier</b>	<b>4A1</b>	Aménager les accès et mettre en place une signalisation	<b>23</b>
<b>Véhicules utilitaires : achat, aménagement et utilisation</b>	<b>4B1</b>	Rédiger un cahier des charges	<b>24</b>
<b>Véhicules utilitaires : maintenance et utilisation</b>	<b>4C1</b>	Créer un carnet de suivi pour assurer la traçabilité technique et administrative du véhicule	<b>25</b>
<b>Organisation des déplacements : préparation des chantiers</b>	<b>4D1</b>	Formaliser une feuille de route	<b>26</b>
	<b>4D2</b>	Planifier la location et l'achat de petit matériel livré sur chantier	<b>27</b>
<b>Organisation des déplacements</b>	<b>4E1</b>	Transporter des salariés à bord de véhicules de l'entreprise	<b>28</b>
<b>Organisation des trajets domicile-travail</b>	<b>4E2</b>	Faciliter une action « covoiturage » avec véhicules du personnel	<b>29</b>
<b>Comportement</b>	<b>4F1</b>	Informier et sensibiliser les salariés	<b>30</b>
	<b>4F2</b>	Former à l'usage professionnel des véhicules en sécurité	<b>31</b>
	<b>4F3</b>	Sensibiliser aux effets de la prise d'alcool, de stupéfiants et de médicaments psycho-actifs	<b>32</b>
<b>Communications et informatique embarquée</b>	<b>4G1</b>	Téléphoner en conduisant et utiliser l'informatique embarquée est dangereux	<b>33</b>
<b>Contrôles</b>	<b>4G2</b>	Mettre en place des contrôles préventifs concernant les substances psycho-actives : alcool, stupéfiants, médicaments psycho-actifs	<b>34</b>

## ANNEXES

	PAGE
<b>Pour en savoir plus</b>	<b>35</b>
<b>Aide à la décision des maîtres d'ouvrage dans le cadre de leur obligation d'évaluation des risques</b>	<b>36</b>
<b>Élaboration du tableau de bord</b>	<b>38</b>
<b>Recueil des données</b>	<b>39</b>



## Compréhension de la sinistralité routière dans les TP

Situer la sinistralité routière en fréquence et en gravité dans l'ensemble des risques professionnels du secteur d'activité.

### Descriptif des actions

- > Connaître et comprendre les statistiques des accidents du travail survenant sur la route (travail, mission, trajet):
  - rappel des définitions de la fréquence et de la gravité.
- > Comprendre qu'une politique de prévention doit s'appuyer sur l'extrême gravité du risque malgré sa faible occurrence.
- > Mesurer l'impact économique (coût direct et indirect), social (humain, image de marque de l'entreprise) et juridique d'un accident grave.

### Conditions pour la réussite

- > Évaluer le risque à partir des statistiques de l'entreprise même si elles sont souvent peu significatives.
- > Se reconnaître dans les statistiques générales de la profession.
- > Demander à votre organisme de prévention (CARSAT, OPPBTP) les statistiques de votre activité.
- > Se rapprocher de votre assureur qui possède des statistiques de votre profession.

### Avantages

- > Disposer de statistiques de référence.
- > Développer une argumentation crédible pour susciter l'adhésion dans l'entreprise.



## Expression des salariés sur l'utilisation des véhicules

Associer les salariés à la démarche dans le double objectif de collecter les retours d'expérience et d'identifier les besoins.

### Descriptif des actions

- > Favoriser l'expression des salariés, en concertation avec les IRP, sous forme de boîtes à idées, d'enquêtes, de réunions, etc.
- > Formaliser le retour d'expérience en vue de l'utiliser dans la démarche et le restituer aux salariés.
- > Intégrer un espace d'expression dans le carnet de suivi des véhicules (cf. fiche 4C1).

### Conditions pour la réussite

- > Initier l'expression des salariés en expliquant l'intérêt de l'action.
- > Favoriser l'expression en confiance.

### Avantages

- > Développer le dialogue social.
- > Répondre aux attentes.
- > Organiser des campagnes ciblées.
- > Compléter la compréhension du risque par des retours qualitatifs.



## Évaluation des risques

Évaluer le risque routier dans l'entreprise et définir une politique de prévention.

### Descriptif des actions

- > Constituer un groupe de travail réunissant des conducteurs de travaux, chefs de chantier, commerciaux, conducteurs d'engins et de véhicules routiers.
- > Utiliser et exploiter les fiches accident et le retour d'expérience des salariés. (Voir fiches 1 E).
- > Intégrer le risque routier dans le document unique.

### Conditions pour la réussite

- > Procéder périodiquement à un autodiagnostic visant à mesurer la place de la prévention du risque routier dans l'entreprise.
- > Prévenir le risque routier, c'est anticiper les conditions de déplacement : conditions climatiques, état des routes, distances à parcourir, gabarit des véhicules, charges à transporter.
- > Favoriser la disponibilité des participants.

### Avantages

- > Obtenir un diagnostic partagé.

# Élaboration du tableau de bord\*

## SINISTRES OCCASIONNÉS À BORD D'UN VÉHICULE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL

Type de transport	Type de véhicule	Responsabilité d'un tiers		Nombre de sinistres	Nombre d'accidentés par sinistre
		oui	non		
Véhicule personnel	VL				
	Deux-roues				
Véhicule entreprise	VUL				
	VL				
Transport en commun	Bus, car				
Autre					

## MISSION

Type de transport	Type de véhicule	Type de mission		Responsabilité d'un tiers		Nombre de sinistres	Nombre d'accidentés par sinistre
		1 : visite de chantier	2 : approvisionnement du chantier	oui	non		
Véhicule personnel	VL						
	Deux-roues						
Véhicule entreprise	VUL						
	VL						
	Poids lourds						
	Engin de chantier						
	Autre						
Transport en commun	Bus, car						
Véhicule de location							
Taxi VL							
Taxi deux-roues							
Autre							

\*Tableau en annexe.

Collecter les indicateurs des accidents routiers.

### SINISTRES OCCASIONNÉS PAR UN VÉHICULE À DES TRAVAILLEURS À PIED

Accidents survenus durant le :	Type de véhicule ayant heurté les travailleurs	Nombre d'accidents	Nombre d'accidentés	Responsable de l'accident		
				Autre salarié	Usager	Autres
<b>Trajet domicile-travail</b>	VUL					
	Deux-roues					
	VL					
	Car, bus, poids lourds					
	Autre					
<b>Déplacement en mission</b>	VUL					
	Deux-roues					
	VL					
	Car, bus, poids lourds					
	Autre					
<b>Travaux sous circulation</b>	VUL					
	Deux-roues					
	VL					
	Car, bus, poids lourds					
	Camion					
	Engin de chantier					

## Recueil des données\*

1 fiche par accident – date :

Accident occasionné à un travailleur à pied			
Nature du déplacement	Domicile-travail <i>aller</i>	<input type="checkbox"/>	
	Domicile-travail <i>retour</i>	<input type="checkbox"/>	
	Missions	<input type="checkbox"/>	
	Sur le chantier	<input type="checkbox"/>	
	travaux sous circulation	<input type="checkbox"/>	
	travaux hors circulation	<input type="checkbox"/>	
Nature du véhicule ayant heurté le salarié	Privé	<input type="checkbox"/>	
	Entreprise	<input type="checkbox"/>	
	Transports en commun	<input type="checkbox"/>	
Type de véhicule ayant heurté le salarié	VL	<input type="checkbox"/>	
	PL	<input type="checkbox"/>	
	Deux-roues motorisées	<input type="checkbox"/>	
	Deux-roues non motorisées	<input type="checkbox"/>	
	Bus	<input type="checkbox"/>	
	Train	<input type="checkbox"/>	
	Engin de chantier	<input type="checkbox"/>	
	Autre ( <i>à préciser</i> )	<input type="checkbox"/>	
	.....	<input type="checkbox"/>	
Nombre d'accidentés	Blessé léger (moins de 24 h)	<input type="checkbox"/>	
	Blessé hospitalisé (plus de 24 h)	<input type="checkbox"/>	
	Décédé	<input type="checkbox"/>	
Circonstances	a) Date	<input type="checkbox"/>	
	b) Horaire	<input type="checkbox"/>	
	c) Lieu	ville	<input type="checkbox"/>
		hors agglomération	<input type="checkbox"/>
	d) Type de voie	autoroute	<input type="checkbox"/>
		R	<input type="checkbox"/>
		RD	<input type="checkbox"/>
		voie communale	<input type="checkbox"/>
	e) Conditions de circulation	jour	<input type="checkbox"/>
		nuit	<input type="checkbox"/>
		pluie	<input type="checkbox"/>
		verglas	<input type="checkbox"/>
		neige	<input type="checkbox"/>
		brouillard	<input type="checkbox"/>
f) Conséquences	nombre de jours d'arrêt de travail	<input type="checkbox"/>	
g) Observations et compléments: .....	.....	<input type="checkbox"/>	

Tableau en annexe.

Compléter la fiche de renseignements sur les accidents routiers du travail occasionnés à un travailleur à pied.

# Recueil des données

1 fiche par accident matériel ou AT – date:

Accident avec un véhicule		
<b>Nature du déplacement</b>	Domicile/travail <i>aller</i>	<input type="checkbox"/>
	Domicile/travail <i>retour</i>	<input type="checkbox"/>
	Missions	<input type="checkbox"/>
	Sur le chantier	
	travaux sous circulation	<input type="checkbox"/>
	travaux hors circulation	<input type="checkbox"/>
<b>Nature du véhicule</b>	Personnel	<input type="checkbox"/>
	Entreprise	<input type="checkbox"/>
	Transports en commun	<input type="checkbox"/>
<b>Type de véhicule</b>	VL	<input type="checkbox"/>
	PL	<input type="checkbox"/>
	Deux-roues motorisées	<input type="checkbox"/>
	Deux-roues non motorisées	<input type="checkbox"/>
	Bus	<input type="checkbox"/>
	Train	<input type="checkbox"/>
	Engin de chantier	<input type="checkbox"/>
	Autre ( <i>à préciser</i> ) .....	<input type="checkbox"/>
<b>Pour une mission</b>	Type de mission <u>trajet</u>	<input type="checkbox"/>
	<u>chantier</u>	<input type="checkbox"/>
	<u>approvisionnement</u>	<input type="checkbox"/>
	<u>autres</u>	<input type="checkbox"/>
<b>Responsabilité d'un tiers</b>	Oui	<input type="checkbox"/>
	Non	<input type="checkbox"/>
<b>Nombre d'accidentés</b>	Non	matériel <input type="checkbox"/>
	Oui	corporel <input type="checkbox"/>
	si oui:	blesse léger (moins de 24h) <input type="checkbox"/>
		blesse hospitalisé <input type="checkbox"/>
		décédé <input type="checkbox"/>

\*Tableau en annexe.



Compléter la fiche de renseignements sur les accidents routiers du travail avec un véhicule.

Accident avec un véhicule			
Circonstances	h) Date	<input type="checkbox"/>	
	i) Horaire	<input type="checkbox"/>	
	j) Lieu	ville	<input type="checkbox"/>
		hors agglomération	<input type="checkbox"/>
	k) Type de voie	autoroute	<input type="checkbox"/>
		R	<input type="checkbox"/>
		RD	<input type="checkbox"/>
		voie communale	<input type="checkbox"/>
	l) Conditions de circulation	jour	<input type="checkbox"/>
		nuit	<input type="checkbox"/>
		pluie	<input type="checkbox"/>
		verglas	<input type="checkbox"/>
		neige	<input type="checkbox"/>
		brouillard	<input type="checkbox"/>
	m) Emplacement du choc	avant	<input type="checkbox"/>
		latéral gauche	<input type="checkbox"/>
		latéral droite	<input type="checkbox"/>
arrière		<input type="checkbox"/>	
n) Conséquences nombre de jours d'arrêt de travail.....	<input type="checkbox"/>		
o) Observations et compléments: ..... ..... ..... ..... ..... ..... ..... .....			



## Analyse des données

Mieux comprendre les causes d'accident afin de définir les actions de prévention.

### Descriptif des actions

- > Réunir un groupe de travail (IRP, conducteurs de travaux, etc.) afin d'analyser les données des fiches: 1D1, 1E1, 1E2.
- > Repérer des scénarii d'accidents caractéristiques.
- > Identifier des causes récurrentes.
- > Intégrer les « presqu'accidents ».
- > Compléter le tableau de bord.

### Conditions pour la réussite

- > Remonter aux causes à l'origine de l'accident.
- > Procéder à une analyse factuelle sans recherche des responsabilités personnelles dans les champs suivants: organisation des déplacements, équipements et état des véhicules, gestion des communications, compétences des conducteurs.

### Avantages

- > Organiser des actions en fonction des causes identifiées.
- > Relier les informations issues de l'analyse des fiches avec l'organisation du travail.
- > Connaître les spécificités du risque routier dans l'entreprise et sortir des généralités pour concrétiser une démarche correspondant à la réalité de l'entreprise.



## Sensibilisation des maîtres d'ouvrage publics ou privés, des maîtres d'œuvre et des coordonnateurs

(en lien avec vos organisations professionnelles)

Organiser et/ou participer à des manifestations réunissant les différents acteurs de la construction.

### Descriptif des actions

- > Sensibiliser les maîtres d'ouvrage publics :
  - préfecture de région, de département,
  - conseils régionaux, conseils généraux (direction des infrastructures).
  - mairies (adjoints voirie-urbanisme), communautés urbaines, communautés de communes ou d'agglomération (services techniques).
- > Sensibiliser :
  - les architectes,
  - les maîtres d'œuvre,
  - les coordonnateurs de sécurité.
- > Prendre des rendez-vous avec :
  - les préfets de région et des départements pour la signature de la déclinaison de la charte de sécurité routière;
  - les associations des partenaires publics :
    - associations départementales des maires,
    - associations des ingénieurs et/ou des techniciens territoriaux,
    - les associations de maîtres d'œuvre (ex: Ordre des architectes).

- > Participer à :
  - des assemblées générales ou forum des maires,
  - des congrès d'ingénieurs et/ou techniciens territoriaux,
  - des séances de travail des services infrastructures des conseils généraux.
- > Organiser une action commune OPPBTP – CARSAT - DIRECCTE.

### Conditions pour la réussite

- > Tenir compte des différences d'organisation des associations d'un département à l'autre.
- Cela implique :
- du temps pour remonter les filières, trouver les bons contacts et ouvrir les bons accès,
  - de la persévérance pour convaincre les échelons intermédiaires,
  - de la disponibilité et des moyens humains pour intervenir auprès de chaque département et dans les forums.

### Avantages

- > Renforcer les contacts afin d'entretenir des relations durables pour aborder :
  - les autres sujets de la charte,
  - d'autres sujets concernant la profession.



## Formalisation des engagements

(action à réaliser par vos organisations professionnelles)

Associer les donneurs d'ordre aux actions dans le cadre de l'application de la charte sécurité routière.

### Descriptif des actions

Avec l'OPPBTB, la CARSAT, la DIRECCTE.

- > Participer aux congrès ou forums
  - des maires,
  - des ingénieurs et/ou techniciens territoriaux,
  - des associations de maîtres d'œuvre.
- > Organiser des réunions de travail avec :
  - les services techniques ou les représentants, des départements, des villes et des communautés urbaines ou d'agglomération.
- > Mettre en place une commission de suivi avec des indicateurs.

### Conditions pour la réussite

- > Préparer un contenu satisfaisant toutes les parties signataires.
- > Disposer de moyens (hommes x temps) FRTP, OPPBTB, CARSAT, DIRECCTE, pour
  - participer aux réunions et préparer une animation de présentation.
- > Lever les réticences de :
  - certains élus (gêne aux usagers, commerçants, riverains etc.);
  - certains techniciens (réflexion préalable et travail supplémentaire...).

- > Désigner, pour chacune des parties, un représentant à la commission de suivi.
- > Mettre en place des actions correctives selon les résultats des indicateurs.

### Avantages

- > Engager et associer tous les acteurs et décideurs.
- > Optimiser la préparation des chantiers.
- > Améliorer les conditions de sécurité des intervenants sur le chantier.
- > Obtenir des conditions économiques et des délais plus intéressants pour tous.



## Choix des dispositifs de prévention

Réaliser un outil tenant compte des caractéristiques de la route et des travaux à réaliser permettant d'actualiser le document unique (DU) en entreprise.

### Descriptif des actions

- > Organiser des réunions, lors de la conception des projets, pour étudier les risques et les dispositions de prévention à intégrer dans les plans généraux de coordination (PGC) et appels d'offres.
- > Présenter l'outil/méthode/notice lors des manifestations périodiques réunissant maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre et entreprises.
- > Diffuser l'outil/méthode/notice à tous les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre.

### Conditions pour la réussite

- > Prendre en compte les contraintes pour les riverains concernés, les circulations des secours et les transports publics.
- > Identifier les chaussées non conçues pour recevoir le trafic dévié.
- > Mesurer le risque d'usure prématurée des structures et des revêtements routiers.

### Avantages

- > Permettre des échanges entre les participants et avoir une meilleure connaissance des problèmes rencontrés par chacun d'eux.
- > Assurer une application homogène et collégiale des décisions, outils, méthodes conçus en commun.



## Signalisation des travaux sous circulation

Organiser la gestion des obligations relatives aux travaux sous circulation : signalisation temporaire, formation méthode pose-dépose de panneaux et sous-traitance de la pose et de la maintenance de la signalisation.

### Descriptif des actions

- > Acheter ou louer des panneaux et accessoires (feux kc1, balises etc.).
- > Stocker et entretenir des panneaux.
- > Préparer et approvisionner les chantiers.
- > Afficher l'arrêté de voirie (sans couvrir les panneaux de signalisation).
- > Faire constater la mise en place de la signalisation par l'autorité compétente.
- > Organiser le retrait de la signalisation.

### Conditions pour la réussite

- > Former le personnel à la pose de la signalisation temporaire.
- > Mettre en œuvre la signalisation temporaire selon les arrêtés.
- > Acheter du matériel conforme (type et classe).
- > Gérer correctement le stock.
- > Entretenir le matériel pour qu'il reste conforme.
- > Approvisionner en une seule fois le chantier selon le schéma validé.
- > Mettre en place et retirer toute la signalisation temporaire en sécurité.
- > Adapter et maintenir en état la signalisation tout le long du chantier.

### Avantages

- > Réduire les coûts par une gestion rationnelle de la signalisation.
- > Réduire les risques d'accidents sous circulation.
- > Améliorer la protection des salariés, diminuer le stress au travail.
- > Valoriser l'image de marque de l'entreprise.



## Signalisation complémentaire des véhicules travaillant sous circulation

Améliorer la visibilité et l'identification des véhicules intervenant sur les voies de circulation ou le long de celles-ci.

### Descriptif des actions

- > Utiliser des véhicules de couleur claire.
- > Équiper les véhicules en tenant compte de leur domaine principal d'utilisation et conformément à la réglementation:
  - 1) véhicule d'intervention et de travaux opérant:
    - hors chaussée ou à l'intérieur d'une signalisation de position,
    - à l'arrêt ou en progression lente sur voie ouverte à la circulation publique;
  - 2) véhicule de présignalisation, véhicule travaillant seul ou sous la protection d'une signalisation d'approche.

### Conditions pour la réussite

- > Faire installer ces équipements par une entreprise spécialisée pour bien respecter les schémas définis suivant le type de véhicule.
- > Maintenir propres et en état la carrosserie et les accessoires de signalisation du véhicule pour garantir une bonne visibilité.
- > Vérifier, lors de l'entretien, le bon état de la signalisation et le fonctionnement des feux.
- > Réparer et remettre en état immédiatement.

### Avantages

- > Valoriser l'image de marque de l'entreprise (par la propreté des véhicules).
- > Diminuer les risques de collision, de heurt, de freinage brutal ou d'écart soudain des véhicules circulant à proximité des interventions.



## Désignation d'un homme-traffic

Aider les conducteurs de camion et d'engin à réaliser leurs manœuvres lors d'une visibilité insuffisante. Améliorer toutes les circulations sur le chantier.

### Descriptif des actions

- > Désigner et former un membre de l'équipe pour guider les conducteurs de camion et d'engin.
- > Informer l'homme-traffic sur les risques liés à la circulation du chantier, lui remettre les plans de circulation et instructions propres au chantier.
- > Informer les conducteurs de véhicules de la procédure.

### Conditions pour la réussite

- > Former des hommes trafics à :
  - la procédure homme-traffic,
  - les consignes de sécurité,
  - les 10 signaux conventionnels pour guider les camions,
  - la maintenance de la signalisation.
- > S'assurer que les hommes-trafics réalisent bien leur mission.
- > Détecter le besoin de recyclage.
- > Renouveler régulièrement la formation de ces salariés.
- > Distinguer l'homme-traffic par un gilet de couleur visible et différente des autres salariés (rouge en général).

### Avantages

- > Améliorer l'accueil sur le chantier par une régulation des flux.
- > Réduire les probabilités d'accidents du fait du guidage des manœuvres.



## Accès à l'entreprise et au chantier

Aménager les accès et mettre en place une signalisation.

### Descriptif des actions

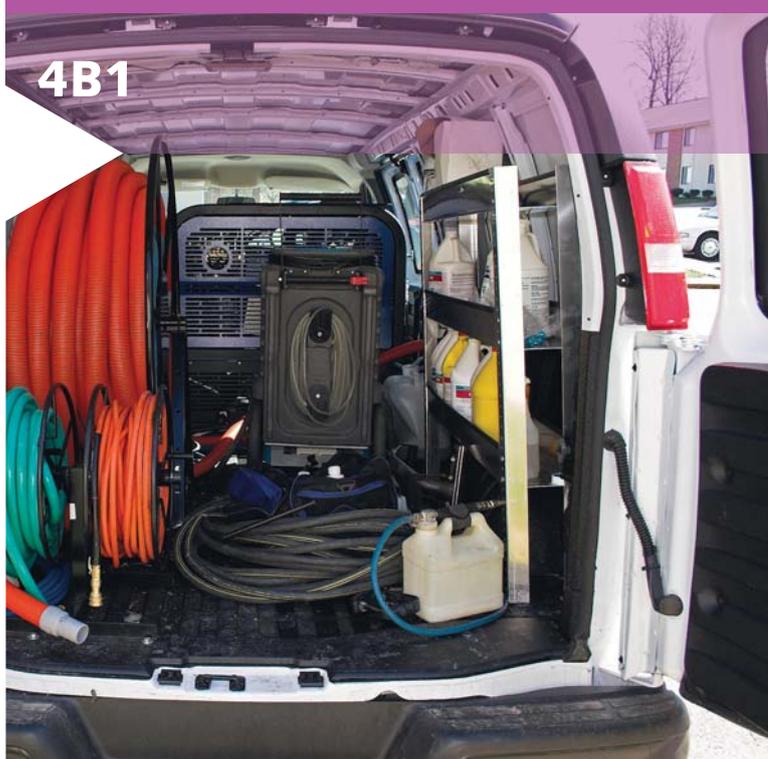
- > Convaincre le gestionnaire de voirie, sur la base des indications du trafic d'entrée et de sortie de l'établissement ou du chantier, de la nécessité de ces aménagements.
- > Faire réaliser, en concertation avec le gestionnaire de la voirie, les aménagements (tourne à gauche, refuge, zone d'évitement, signalisation).
- > Vérifier que, dans le Plan général de coordination sécurité et protection de la santé (PGC SPS), le coordonnateur sécurité et de protection de la santé a bien prévu un ou des accès sécurisés pour les véhicules et les piétons.
- > Mettre en place une signalisation de danger de part et d'autre de l'accès au dépôt/bureaux/chantiers et veiller à la conservation de cette signalisation.

### Conditions pour la réussite

- > Construire un argumentaire correspondant aux contraintes locales pour convaincre le gestionnaire de voirie.
- > Estimer le coût des aménagements et de leur installation.
- > Informer le personnel et faire respecter la signalisation mise en place à la sortie de l'établissement ou du chantier.

### Avantages

- > Formaliser une meilleure protection des usagers et des salariés de l'entreprise et des chantiers.
- > Valoriser l'image de marque de l'entreprise.



## Véhicules utilitaires : achat, aménagement et utilisation

Rédiger un cahier des charges.

### Descriptif des actions

- > Étudier les besoins en y associant les utilisateurs :
  - matériels et matériaux transportés,
  - outillages utilisés,
  - conditions de circulation,
  - compétences du conducteur requises (type de permis)
- > Éviter les aménagements « maison » et mettre à disposition des véhicules adaptés en prenant en compte notamment :
  - la charge utile du véhicule et le matériel transporté,
  - la nécessité de réaliser un descriptif des chargements puis de réaliser un cahier des charges pour l'aménageur,
  - l'ergonomie, la montée et la descente, l'aménagement intérieur, la possibilité de chargement intérieur, etc.
  - les équipements intérieurs et extérieurs,
  - le confort du poste de conduite et des personnels transportés,
  - la possibilité de limiter le risque de vol.
- > Choisir les véhicules en fonction de leurs usages et pouvant être équipés de :
  - un airbag conducteur, un airbag passager,
  - ABS,

- système de type ESP si disponible,
- limiteur volontaire de vitesse,
- cloison de séparation pleine, conforme à la norme ISO 27 956,
- points d'arrimage conforme à la norme ISO 27 956,
- dispositif de surveillance de la surcharge.

### Conditions pour la réussite

- > Consulter les documents existants auprès des organismes professionnels.
- > Définir un véhicule pour une utilisation variable tant dans l'usage que dans le temps.
- > Exiger des fournisseurs d'aménagement un certificat de résistance au crash-test selon note scientifique 286 de l'INRS.
- > Réfléchir sur l'usage, les déplacements et les charges transportées.
- > S'interdire des adaptations non conformes ou dangereuses et souvent coûteuses.

### Avantages

- > Disposer dès la livraison d'un VUL adapté aux besoins de l'entreprise, nécessitant peu ou pas d'adaptations.
- > Limiter les immobilisations du VUL pour aménagements ultérieurs.



## Véhicules : maintenance et utilisation

Créer un carnet de suivi pour assurer la traçabilité technique et administrative du véhicule.

### Descriptif des actions

- > Voir exemple rédigé par l'INRS ED 6055.

### Conditions pour la réussite

- > Mettre en place une organisation et une discipline strictes, respectées à tous les niveaux de l'entreprise (employeur, conducteurs, personnes chargées de l'entretien et de la réparation du véhicule).

### Avantages

- > Assurer une maintenance préventive.
- > Réduire le nombre de pannes dommageables pour l'avancement du chantier et sa rentabilité.
- > Limiter la prise de risques supplémentaire liée au rattrapage des retards.



## Organisation des déplacements : préparation des chantiers

Formaliser une  
feuille de route.

### Descriptif des actions

- > Définir l'itinéraire le mieux adapté, en évitant les lieux à risque d'accident (écoles, hôpitaux, zones en travaux, etc.).
- > Fournir au personnel, aux fournisseurs et sous-traitants un plan d'accès avec le détail des routes ou des rues à emprunter, les ouvrages spécifiques (pont, passage à niveau), les horaires du chantier, les coordonnées du responsable de chantier à contacter sur site.
- > Faire connaître et comprendre les risques liés à l'usage du téléphone au volant.
- > Apprendre à utiliser le répondeur et les aides technologiques.
- > Réguler l'usage du téléphone dans le véhicule à l'aide d'un protocole de communication.

### Conditions pour la réussite

- > Utiliser un GPS dont l'actualisation est la plus fréquente et le niveau de renseignement le plus complet possible.
- > Informer l'ensemble des collaborateurs sur les différents risques occasionnés par l'usage du téléphone dans un véhicule : accident et atteintes à la santé.
- > Réfléchir spécifiquement aux communications mobiles embarquées dans l'organisation du travail.

### Avantages

- > Réduire l'une des causes du risque routier.
- > Améliorer les conditions de travail.
- > Éviter la mise en jeu des responsabilités de l'entreprise.
- > Privilégier les itinéraires évitant :
  - les rétrécissements de chaussée pour cause de travaux,
  - les écoles, usines et bureaux, hôpitaux.



## Organisation des déplacements : préparation des chantiers

Planifier la location et l'achat de petit matériel livré sur chantier.

### Descriptif des actions

- > Planifier les utilisations des différents matériels.
- > Organiser les livraisons.
- > Regrouper les livraisons pour en diminuer le nombre.
- > Choisir des plages de livraison les moins contraignantes en termes de circulation.
- > Confier les livraisons à une entreprise spécialisée.
- > Faire aménager les véhicules de livraison :
  - spécialisation des ancrages,
  - dispositifs d'arrimage pour les charges.

### Conditions pour la réussite

- > Maîtriser les livraisons confiées à un tiers.
- > Mettre en place un protocole de livraison exhaustif (zone de réception, nom de l'accueillant...).
- > Accompagner l'implication des chefs de chantiers dans la démarche.

### Avantages

- > Améliorer la préparation du chantier.
- > Réduire la perte de temps du personnel de chantier lors de l'approvisionnement du matériel.
- > Limiter l'exposition au risque routier.



## Organisation des déplacements

Transporter des salariés à bord de véhicules de l'entreprise.

### Descriptif des actions

- > Désigner au sein d'une équipe un chauffeur et intégrer dans ses activités cette mission de « transport de personnel ».

### Conditions pour la réussite

- > Aménager les véhicules affectés au transport occasionnel de personnes.
- > Ne pas dépasser les limites administratives des véhicules (surcharge).
- > Vérifier l'adéquation des permis de conduire (nombre maximum de personnes transportées).
- > Prévoir des lieux de regroupement des personnels transportés.
- > Vérifier l'aptitude à conduire (voir fiche 4F2).
- > Organiser une vigilance accrue: permis valide, emprise alcoolémie/stupéfiants, voire modification du contrat de travail.
- > Clarifier les responsabilités de chacun.
- > Mettre à jour le règlement intérieur.

### Avantages

- > Diminuer le nombre de véhicules sur les chantiers (manœuvres, stationnement).
- > Faciliter l'acheminement du personnel.
- > Améliorer la ponctualité sur chantier.
- > Réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.
- > Inciter le conducteur à une conduite responsable.



## Organisation des trajets domicile-travail

Faciliter une action « covoiturage » avec véhicules du personnel.

### Descriptif des actions

- > Aller au-delà des obligations du Code du travail en facilitant une action « covoiturage » dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise et de la responsabilité sociétale des entreprises.
- > Faciliter la mise en relation des personnes habitant dans un même secteur et travaillant sur le même site.

### Conditions pour la réussite

- > Fixer les règles de fonctionnement du covoiturage.
- > Accepter les contraintes collectives en matière de déplacements.
- > Limiter les trajets aux déplacements domicile-travail sans détour.
- > Prévoir pour le groupe transporté des « solutions de repli » en cas d'indisponibilité du conducteur.
- > S'assurer que le covoiturage ne dissimule pas une prestation de service.
- > S'inspirer des recommandations du livre blanc « Prévenir le risque trajet domicile-travail ».

### Avantages

- > Limiter le nombre de véhicules non professionnels sur les sites ou à proximité (stationnement).
- > Générer des économies de frais de transport pour le personnel covoituré (partage des frais).
- > Faire bénéficier tous les occupants du véhicule de la couverture « trajet domicile-travail » (covoiturage accepté par les organismes de protection sociale).
- > Réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.



## Comportement

Informer  
et sensibiliser  
les salariés.

### Descriptif des actions

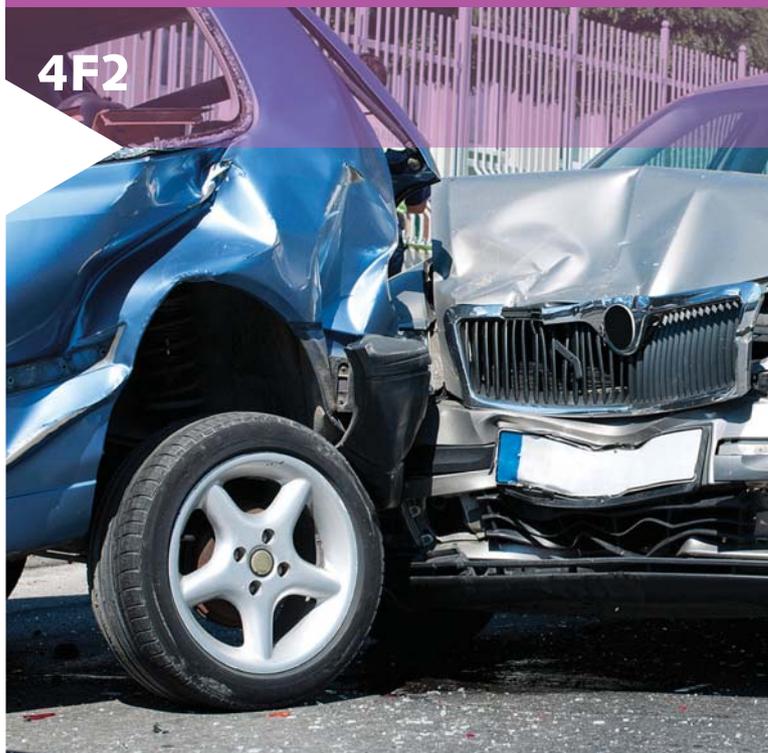
- > Présenter et commenter le document unique.
- > Communiquer sur la politique de prévention « risque routier » de l'entreprise et les actions associées (voir fiche 2A1).
- > Associer les CHSCT, les DP et les CISSCT sur le choix des moyens à mettre en place pour informer et sensibiliser au risque routier.
- > Diffuser les documents d'information réalisés sur ce thème.
- > Organiser des formations avec la participation d'organismes CARSAT, OPPBTP et des forces de l'ordre (gendarmerie).
- > Mettre en place des quarts d'heure prévention périodiques : perte de permis, alcool, drogues, médicaments, téléphone au volant, vitesse, etc.
- > Organiser des séances de sensibilisation avec les partenaires (simulateur de conduite, voiture tonneau, témoignages).

### Conditions pour la réussite

- > Rendre les supports compréhensibles par tous.
- > Renouveler les séances de sensibilisation sous des formes différentes.
- > Expliquer les limites de l'engagement lié à la signature de la feuille de présence.
- > Former la personne en charge du quart d'heure sécurité.

### Avantages

- > Pérenniser l'application individuelle des dispositions de prévention par la sensibilisation de l'ensemble du personnel...
- > Améliorer la communication, les échanges au sein des équipes et la remontée des informations.



## Comportement

Former à l'usage professionnel des véhicules en sécurité.

### Descriptif des actions

- > Respecter les obligations de formation « initiale » et « complémentaire » des chauffeurs de poids lourds.
- > Organiser des formations complémentaires au-delà des permis B et E pour les usages professionnels VUL et remorques : connaissances spécifiques VUL, remorque, chargement/déchargement engins, arrimage des charges.
- > Évaluer les compétences par des moniteurs internes ou externes.
- > Utiliser les méthodologies des assureurs pour sensibiliser le personnel et développer les attitudes sécurité.
- > Organiser et formaliser les retours d'expérience (décodage cas d'accident, témoignages).
- > Échanger sur ce thème pendant les quarts d'heure sécurité.

### Conditions pour la réussite

- > S'appuyer sur le référentiel de compétence à l'usage professionnel d'un VUL promu par l'assurance des risques professionnels.
- > Analyser le coût direct/indirect des formations complémentaires (possibilité de vérifier auprès de précurseurs le résultat de ces actions).

- > Trouver la ressource humaine pour former au plus près du contexte de travail.
- > Rapprocher pour leur pleine efficacité les formations et les retours d'expérience (accidents, « presque accidents »).

### Avantages

- > Améliorer les compétences (conduite maîtrisée), les comportements (conduite apaisée, conduite sécurisée pour les personnels, les matériels, les autres usagers) et le climat social.
- > Faire bénéficier, le cas échéant, les petites entreprises des aides Carsat (Cramif) à l'équipement des véhicules et aux formations.
- > Diminuer le nombre d'accidents de la route.
- > Limiter les consommations de carburant.



## Comportement

Sensibiliser aux effets de la prise d'alcool, de stupéfiants et de médicaments psycho-actifs.

### Descriptif des actions

- > Informer sur l'altération des capacités à la conduite (temps de réaction, vision latérale et profondeur, surestimation des capacités, combinaisons « toxiques »).
- > Informer sur les sanctions possibles et l'étendue des dispositifs de détection.
- > Informer sur la jurisprudence (responsabilités employeur, délégataires, salariés).
- > Stimuler la vigilance au niveau de l'entreprise (RH, SST, représentations) – détection des situations de risque.
- > Faire prendre conscience des risques sociaux.
- > Associer le médecin du travail aux actions.
- > Mettre à disposition des conducteurs des moyens d'autocontrôle de l'alcoolémie (borne, éthylotest).

### Conditions pour la réussite

- > Éviter de banaliser, dramatiser ou culpabiliser.
- > Distinguer les consommations occasionnelles des addictions.
- > Associer les représentants du personnel (DP, CHSCT, etc.).
- > Agir en respectant l'anonymat et la vie privée.
- > Accepter un impact à moyen et long terme.

### Avantages

- > Accroître la sécurité routière et la sécurité sur chantier.
- > Favoriser la santé individuelle des salariés à moyen terme.
- > Tenir compte de l'augmentation de la prise de médicaments liée au vieillissement.
- > Améliorer la concentration et l'efficacité au travail.



## Communications et informatique embarquée

Téléphoner en conduisant et utiliser l'informatique embarquée est dangereux.

### Descriptif des actions

- > Faire connaître et comprendre les risques de téléphoner en conduisant.
- > Évaluer les besoins de communication pendant les déplacements.
- > Réguler l'usage du téléphone dans le véhicule à l'aide d'un protocole de communication.
- > Apprendre l'usage du répondeur et des aides technologiques.

### Conditions pour la réussite

- > Informer l'ensemble des collaborateurs sur les différents risques occasionnés par l'usage du téléphone dans un véhicule: accident et atteintes à la santé.
- > Réfléchir spécifiquement aux communications dans l'organisation du travail.

### Avantages

- > Réduire l'une des causes du risque routier.
- > Améliorer les conditions de travail.
- > Éviter la mise en jeu des responsabilités de l'entreprise.



## Contrôles

Mettre en place des contrôles préventifs concernant les substances psycho-actives : alcool, stupéfiants, médicaments psycho-actifs.

### Descriptif des actions

- > Identifier et lister les « postes à risques » (conduite, engins, accessoires) et les inscrire dans l'évaluation des risques de l'entreprise (DU).
- > Informer et échanger avec les acteurs de la santé au travail (médecin et SST, assistante sociale, RH, DP, CE, CHSCT, DIRECCTE).
- > Introduire des clauses spécifiques dans les contrats de travail, règlement intérieur et procédure de sécurité.
- > Former les personnes impliquées dans la mise en œuvre du dispositif.
- > Contrôler ponctuellement les postes à risques, en respectant à tout moment le caractère aléatoire et contradictoire des contrôles (contre-expertise et voie de recours).

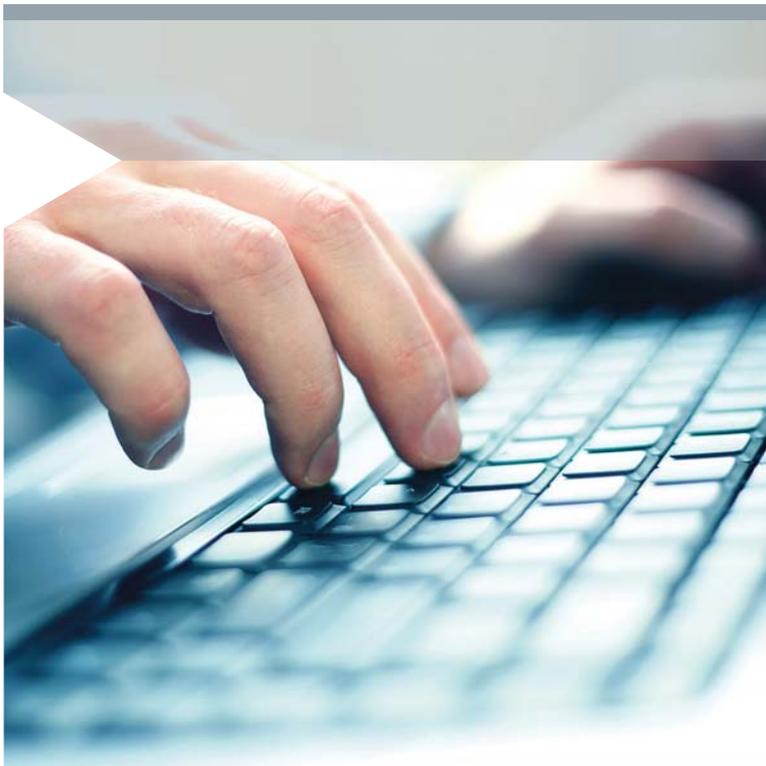
### Conditions pour la réussite

- > Appliquer les dispositions générales du code du travail relatives à l'interdiction d'accès au poste d'un salarié en état d'ébriété
- > Intégrer des contrôles préventifs dans une démarche globale de prévention au travail.
- > Informer au préalable l'ensemble des salariés.
- > Expliquer la légitimité des contrôles pour les rendre acceptables.

- > Gérer les nombreux acteurs ou observateurs.
- > Respecter scrupuleusement les procédures mises en place sans discrimination.

### Avantages

- > Améliorer la sécurité routière et la sécurité sur chantier.
- > Générer un consensus sur les effets de l'alcool et des stupéfiants sur les risques professionnels et personnels.
- > Rester en cohérence avec les campagnes des pouvoirs publics et de nombreuses associations de la société civile (sécurité routière, victimes, etc.).



## POUR EN SAVOIR PLUS

En consultant ces sites, vous trouverez une aide pour mettre en place votre démarche.

Certains organismes proposent également des formations et des aides financières.

**Alcool assistance**  
[www.alcoolassistance.net](http://www.alcoolassistance.net)

**ANPAA** (Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie)  
[www.anpaa.asso.fr](http://www.anpaa.asso.fr)

**ASFA** (Association des sociétés françaises d'autoroutes)  
[www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr)

**Association prévention routière**  
[www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)

**CGSS** (Caisse générale de sécurité sociale)  
[www.cgs-\(nom du département d'outre-mer\).fr](http://www.cgs-(nom du département d'outre-mer).fr)

**CARSAT** ou **CRAMIF** - site dédié dans chaque région  
[www.carsat-\(région\).fr](http://www.carsat-(région).fr)

**CERTU** (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions)  
[www.certu.fr](http://www.certu.fr)

**CIRDD** (Centre d'information régional sur les drogues et les dépendances)  
[www.cirdd-\(nom région\).fr](http://www.cirdd-(nom région).fr)

**CLUB D'ENTREPRISES PROSUR**  
[www.carsat-alsacemoselle.fr](http://www.carsat-alsacemoselle.fr)

**CNAMTS** (Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés)  
[www.ameli.fr](http://www.ameli.fr)

**DSCR** (Délégation à la sécurité et à la circulation routières)  
[www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

**IFSTTAR** (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux)  
[www.ifsttar.fr](http://www.ifsttar.fr)

**INRS** (Institut national de recherche et de sécurité)  
[www.inrs.fr](http://www.inrs.fr)

**MILDT** (Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie)  
[www.drogues.gouv.fr](http://www.drogues.gouv.fr)

**Ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social**  
[www.travailler-mieux.gouv.fr](http://www.travailler-mieux.gouv.fr)

**OVE** (Observatoire du véhicule d'entreprise)  
[www.observatoire-vehicule-entreprise.com](http://www.observatoire-vehicule-entreprise.com)

**OFDT** (Observatoire français des drogues et des toxicomanies)  
[www.ofdt.fr](http://www.ofdt.fr)

**OPPBTP** (Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics)  
[www.preventionbtp.fr](http://www.preventionbtp.fr)

**PSRE** (Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise)  
[www.asso-psre.com](http://www.asso-psre.com)

**SETRA** (Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements)  
[www.setra.equipement.gouv.fr](http://www.setra.equipement.gouv.fr)

**Vivons prévention**  
[www.vivons-prevention.com](http://www.vivons-prevention.com)

# Aide à la décision des maîtres d'ouvrage dans le cadre de leur obligation d'évaluation des risques

## Pourquoi mettre en place une déviation ?

- > Pour préserver la sécurité des usagers, des riverains et des salariés des entreprises intervenantes sur le chantier, et des représentants des maîtres d'ouvrage et des maîtres d'œuvre.
- > Pour réduire la durée des chantiers et donc les conséquences de ces derniers pour les riverains et les usagers.
- > Pour fluidifier la circulation et ainsi limiter l'impact sur l'environnement.
- > Pour optimiser l'économie du chantier et donc son coût.
- > Pour assurer une meilleure qualité de l'ouvrage fini.

## À partir de quand faut-il étudier la mise en place d'une déviation ?

Dès la conception du projet afin de pouvoir définir l'organisation du chantier selon que cette déviation est ou non réalisable.

*Témoignage d'un maître d'ouvrage (voir les CD OPPBTP, Pays-de-la-Loire).*

## Comment choisir entre travaux sous circulation et déviation ?

La méthode des 5M permet d'appréhender l'ensemble des éléments à prendre en compte par le

maître d'ouvrage et/ou par le maître d'œuvre dès la conception du projet, ou par l'entreprise lors de l'étude de réalisation dudit projet.

Le choix entre travaux sous circulation et mise en place d'une déviation va dépendre de ces cinq éléments **auxquels s'ajoute la maîtrise des coûts, de la qualité et de l'environnement.**

### Milieu

C'est le premier aspect à étudier, pour la zone chantier et la déviation éventuelle, car il va définir le niveau de risque et de contrainte auquel seront exposés les salariés, les riverains et les usagers.

Il va permettre de lister l'environnement du chantier et les éventuels itinéraires de déviation.

- > Les travaux vont-ils se dérouler en zone urbaine ou en zone rurale ?
- > Quel est le niveau du trafic poids lourds ?
- > Quel est le niveau du trafic transports en commun ?
- > Quel est le niveau du trafic VL ?
- > Le trafic varie-t-il selon les saisons, les heures ?
- > Y a-t-il des commerces à proximité du chantier ?
- > Où se situent les écoles, casernes et hôpitaux ?
- > Quelles sont les infrastructures présentes sur les déviations éventuelles ?
- > Y a-t-il présence de réseaux ?

### Méthode

Il s'agit du mode de réalisation des travaux visant à la réalisation du projet.

Si le milieu ne permet pas la mise en place d'une déviation permanente, deux cas sont à envisager :

- > La mise en place d'une déviation ponctuelle peut permettre de limiter les risques lors des phases critiques de travaux, si elle est possible.
- > Aucune déviation n'est possible, alors la méthode devra permettre de limiter l'exposition au risque des salariés, des riverains et des usagers (exemple : forage dirigé, travaux lors des heures ou périodes creuses en termes de trafic routier, mise en place d'un alternat, signalisation temporaire en excellent état...).

### Matériaux

Il s'agit de la prise en compte du stockage et évacuation des matériaux.

Selon le type de matériaux retenus, il peut être nécessaire de stocker lesdits matériaux sur le chantier.

Si une déviation a été mise en place, l'entreprise aura plus de liberté de créer des zones de stockage, limitant également les rejets de CO<sub>2</sub> et l'exposition au risque routier des salariés lors de leur déplacement (opérateurs sur le chantier et approvisionnement de chantier).

A contrario, ce stockage sera plus complexe à mettre en œuvre sur un chantier sous circulation, qui sera par nature plus exigü.

### **Matériel**

Selon le milieu et la méthode retenus, le type de matériels utilisés et leurs performances pourront varier sensiblement :

*Chantier sous circulation* : la taille du chantier, les conditions de circulation vont influencer sur le choix du matériel et des méthodes.

*Chantier hors circulation* : la liberté de choix du matériel étant plus grande, l'entreprise pourra utiliser des machines plus performantes, réduisant ainsi la durée du chantier et améliorant la qualité de l'ouvrage (chaussée sans raccord...).

### **Main-d'œuvre et intervenants sur chantier**

De la même façon que pour le matériel, la réalisation des travaux sous circulation aura un impact sur le nombre de personnes présentes sur le chantier, alors que la mise en place d'une déviation laissera une liberté plus importante et la possibilité de terminer les travaux plus rapidement, ce qui limitera la gêne occasionnée par le chantier ; enfin, elle supprimera le risque de heurt d'un intervenant par un usager.

### **Maîtrise des coûts, de la qualité et de l'environnement**

Le choix de réaliser les travaux hors circulation permettra aux maîtres d'ouvrage d'avoir une certaine maîtrise :

- > des coûts, du fait de :
  - une durée plus courte du chantier,
  - une productivité accrue,
  - un choix possible de techniques qui n'auraient pas été envisageables sous circulation (ex. : réseaux en tranchées et non en forage dirigé...),
  - l'ouverture aux variantes qui n'auraient pas été envisageables sous circulation.
- > de la qualité, du fait de :
  - un choix possible de techniques qui n'auraient pas été envisageables sous circulation (ex. : chaussée réalisée en une seule fois et donc sans raccord central, réseaux en tranchée et non en forage dirigé...),
  - l'ouverture aux variantes qui n'auraient pas été envisageables sous circulation,
  - de meilleures conditions de travail et moins de stress des salariés permettant une meilleure productivité et une meilleure qualité de réalisation.
- > des contraintes environnementales, du fait de :
  - une durée plus courte du chantier et donc moins de dégagement de gaz à effet de serre,
  - plus de latitude dans le choix des techniques et donc la possibilité de variantes environnementales plus importantes.

La baisse des accidents routiers, qui a fait l'objet d'un engagement volontaire à travers la charte DSCR/CNAMTS/OPPBT/FNTF, nécessite que tous les acteurs – employeurs, salariés, donneurs d'ordre – et les FRTP participent activement à la prévention du risque routier.

Afin d'éviter un travail de recherche long et fastidieux, ce guide reprend succinctement des dispositions déjà préconisées par différents organismes et apporte notamment des compléments aux actions des donneurs d'ordre et des FRTP.

# ÉLABORATION DU TABLEAU DE BORD

## SINISTRES OCCASIONNÉS À BORD D'UN VÉHICULE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL

Type de transport	Type de véhicule	Responsabilité d'un tiers		Nombre de sinistres	Nombre d'accidentés par sinistre
		oui	non		
Véhicule personnel	VL				
	Deux-roues				
Véhicule entreprise	VUL				
	VL				
Transport en commun	Bus, car				
Autre					

## MISSION

Type de transport	Type de véhicule	Type de mission		Responsabilité d'un tiers		Nombre de sinistres	Nombre d'accidentés par sinistre
		1 : visite de chantier		oui	non		
		1	2 : approvisionnement du chantier				
Véhicule personnel	VL						
	Deux-roues						
Véhicule entreprise	VUL						
	VL						
	Poids lourds						
	Engin de chantier						
	Autre						
Transport en commun	Bus, car						
Véhicule de location							
Taxi VL							
Taxi deux-roues							
Autre							

## SINISTRES OCCASIONNÉS PAR UN VÉHICULE À DES TRAVAILLEURS À PIED

Accidents survenus durant le :	Type de véhicule ayant heurté les travailleurs	Nombre d'accidents	Nombre d'accidentés	Responsable de l'accident		
				Autre salarié	Usager	Autres
Trajet domicile-travail	VUL					
	Deux-roues					
	VL					
	Car, bus, poids lourds					
	Autre					
Déplacement en mission	VUL					
	Deux-roues					
	VL					
	Car, bus, poids lourds					
	Autre					
Travaux sous circulation	VUL					
	Deux-roues					
	VL					
	Car, bus, poids lourds					
	Camion					
	Engin de chantier					

# RECUEIL DES DONNÉES

1 fiche par accident – date:

Accident occasionné à un travailleur à pied			
Nature du déplacement	Domicile-travail <i>aller</i>	<input type="checkbox"/>	
	Domicile-travail <i>retour</i>	<input type="checkbox"/>	
	Missions	<input type="checkbox"/>	
	Sur le chantier		
	travaux sous circulation	<input type="checkbox"/>	
	travaux hors circulation	<input type="checkbox"/>	
Nature du véhicule ayant heurté le salarié	Privé	<input type="checkbox"/>	
	Entreprise	<input type="checkbox"/>	
	Transports en commun	<input type="checkbox"/>	
Type de véhicule ayant heurté le salarié	VL	<input type="checkbox"/>	
	PL	<input type="checkbox"/>	
	Deux-roues motorisées	<input type="checkbox"/>	
	Deux-roues non motorisées	<input type="checkbox"/>	
	Bus	<input type="checkbox"/>	
	Train	<input type="checkbox"/>	
	Engin de chantier	<input type="checkbox"/>	
	Autre ( <i>à préciser</i> ) .....	<input type="checkbox"/>	
Nombre d'accidentés	Blessé léger (moins de 24 h)	<input type="checkbox"/>	
	Blessé hospitalisé (plus de 24 h)	<input type="checkbox"/>	
	Décédé	<input type="checkbox"/>	
Circonstances	a) Date	<input type="checkbox"/>	
	b) Horaire	<input type="checkbox"/>	
	c) Lieu	ville	<input type="checkbox"/>
		hors agglomération	<input type="checkbox"/>
	d) Type de voie	autoroute	<input type="checkbox"/>
		R	<input type="checkbox"/>
		RD	<input type="checkbox"/>
		voie communale	<input type="checkbox"/>
	e) Conditions de circulation	jour	<input type="checkbox"/>
		nuit	<input type="checkbox"/>
		pluie	<input type="checkbox"/>
		verglas	<input type="checkbox"/>
		neige	<input type="checkbox"/>
		brouillard	<input type="checkbox"/>
	f) Conséquences nombre de jours d'arrêt de travail	<input type="checkbox"/>	
g) Observations et compléments: .....	<input type="checkbox"/>		



Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'OPPBTP est illicite.  
Il en est de même pour la traduction, l'adaptation ou la transformation, l'arrangement ou la reproduction, par un art ou un procédé quelconque (article L. 122.4 du Code de la propriété intellectuelle).  
Cette représentation ou reproduction par quelque procédé que ce soit constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

© OPPBTP, 2013

Conception & réalisation :  01 47 97 42 11

Crédits photo : Fotolia, Thinkstock.

Achevé d'imprimer sur les presses de Graphi-Centre en juin 2013.



Réf.: J2 G 01 13

ISBN: 978-2-7354-0453-7

Édition: 1<sup>re</sup> édition, juin 2013

Dépôt légal: juin 2013

25 avenue du Général Leclerc - 92660 Boulogne-Billancourt Cedex

Tél.: 01 46 09 27 00 - [www.preventionbtp.fr](http://www.preventionbtp.fr)