

Pour prévenir les accidents de la route reliés au travail



Pierre Poulin
asstsas

Au plan personnel, nous conduisons tous en pensant à notre sécurité et à celle de nos passagers. Mais, que faire de plus lorsque nous prenons la route dans un cadre professionnel ? Un programme de prévention des accidents de la route reliés au travail (ARRT) répond à cette question pour rouler encore plus en sécurité !

La conduite comme activité de travail comporte ses propres risques qu'il faut identifier afin de les réduire. En 2003, l'organisme américain NIOSH (National Institute for Occupational Safety and Health) publiait un document de sa série « Hazard Review » identifiant des stratégies pour réduire les ARRT¹. Ces stratégies s'adressent surtout à la grande industrie du transport, pas spécifiquement au secteur de la santé et des services sociaux. Elles ont tout de même servi de modèle pour élaborer la politique de prévention de l'ASSTSAS (voir « Une politique... », p. 15).

Récemment, l'association ontarienne vouée à la prévention dans le secteur de la santé et des services sociaux a produit un excel-

lent guide pour concevoir un programme de prévention des ARRT². De façon classique et simple, ce guide suggère des clés pour les différentes phases : développement du programme, élaboration des éléments, mise en œuvre et évaluation.

Les principaux éléments présentés ici s'inspirent largement du guide ontarien. Nous avons toutefois choisi de ne pas traiter ce qui est déjà réglementé par le Code de la route, par exemple la consommation d'alcool. Les établissements qui organisent la prévention en s'inspirant de la norme CSA Z-1000-06³ doivent également bien documenter le programme ARRT et l'inscrire dans un processus d'amélioration continue.

Le développement du programme

Le programme de prévention des ARRT peut relever du comité paritaire de santé et de sécurité du travail (CPSST) ou d'un sous-comité. Il doit cepen-

1 ANALYSE DES BESOINS : EXEMPLES D'INFORMATION REQUISE

APPROCHE GLOBALE DE LA SITUATION DE TRAVAIL



→ PERSONNES

- Formation à la conduite préventive
- Formation en situation d'urgence

→ TÂCHES

- Types de déplacement
- Autres activités simultanées à la conduite
- Transport de personnes, d'équipements, de matières
- Activités avant et après la conduite

→ TEMPS

- Durée des déplacements
- Contraintes d'horaire

→ ENVIRONNEMENT

- Particularités du trajet
- État des routes selon la saison

→ ÉQUIPEMENTS

- Types de véhicule
- Équipements particuliers : trousse de soins, siège d'enfant, téléphone cellulaire, GPS, etc.

→ ORGANISATION

- Planification du travail
- Directives formelles, informelles, perçues

Les déplacements des travailleurs d'un centre jeunesse ne présentent pas les mêmes risques que ceux des inhalothérapeutes d'un centre de santé et de services sociaux.

dant bénéficier du soutien de la direction qui se traduit par l'identification d'un leader responsable du programme, la réalisation d'une analyse des besoins, la rédaction d'une politique et la disponibilité de ressources.

L'analyse des besoins

Cette étape consiste à identifier les aspects visés par le programme en procédant par l'analyse des risques spécifiques à l'établissement et à des groupes d'emplois précis. À titre d'exemple, bien qu'ayant un certain nombre de besoins communs de prévention, les déplacements des travailleurs d'un centre jeunesse ne présentent pas les mêmes risques que ceux des inhalothérapeutes d'un centre de santé et de services sociaux.

À partir de l'approche globale (**encadré 1**), il s'agit d'examiner chacun des éléments de la situation de travail et les relations entre eux. L'information provient des employés et des connaissances de leurs activités. Elle est complétée, au besoin, par l'observation du travail. L'analyse porte aussi sur une revue des accidents survenus, des occasions où un accident a failli se produire (« passer proche ») et des enquêtes d'événements accidentels s'il y a lieu.

Une politique spécifique

Tout système de gestion de la prévention doit comporter une politique globale de SST³. Cela n'exclut pas le besoin d'une politique particulière aux ARRT pour préciser les rôles et les responsabilités de chacun et, aussi, pour encourager le réflexe de déclarer les accidents sans conséquence corporelle, de même que les « passer proche ».

Le plan d'action

L'analyse des besoins (ou des risques) permet de choisir les actions à entreprendre. Le plan d'action se structure autour de la situation de travail ou, encore, de thèmes spécifiques. Voici quelques exemples de thèmes possibles.

Préparation du déplacement : les employés et leur supérieur immédiat déterminent certaines orientations pour organiser les déplacements :

- > tenir compte des conditions dangereuses de la conduite hivernale ;

- > pour contrer la fatigue et la somnolence, émettre des règles pour les déplacements de longue durée et considérer les tâches à réaliser avant ou après : pause, contact téléphonique avec les proches, périodes plus à risque (ex. : 14 à 17 h), etc. ;

- > planifier le trajet à l'aide des logiciels disponibles sur Internet (Google Maps, Map Quest, autres) ;

- > emprunter un trajet contournant les routes ou les intersections reconnues dangereuses ;

- > procéder aux ajustements du poste de conduite (ex. : appuie-tête suffisamment élevé pour retenir la tête en cas de collision).

Le comportement des conducteurs, qu'il soit relié à l'âge, l'expérience ou la personnalité, est un facteur de risque reconnu¹. Prévoir une formation aux techniques de conduite préventive⁴. La plupart des écoles de conduite offrent ce service⁵.

Élimination des distractions : conduire est une tâche complexe qui requiert toute l'attention du conducteur. Identifier des moyens pour éliminer toutes les sources de distraction, notamment :

- > règles lors du transport de clients qui tiennent compte de leurs caractéristiques ;

- > consignes concernant l'usage du téléphone mains libres au volant (bien que permis par le Code de la route, il présenterait autant de risque que le téléphone portable¹) ;

- > suggestions pour d'autres sources de distraction (lire, boire, manger, changer le CD, etc.).

2 TRANSPORT DES ENFANTS (RÈGLES/SIÈGES D'ENFANTS)



→ Certains travailleurs, par exemple en centres jeunesse, transportent des enfants. Le Code de la sécurité routière est très clair : à bord d'un véhicule en mouvement, les enfants qui mesurent moins de 63 cm en position assise (mesurée du siège au sommet du crâne) doivent être installés dans un siège d'auto adapté à leur poids et à leur taille, soit un siège de nouveau-né, d'enfant ou d'appoint.

→ Le site de la Société de l'assurance automobile du Québec présente des capsules vidéo sur l'utilisation de chacun des sièges. Selon une enquête de la SAAQ en 2007, 83 % des parents utilisaient un bon siège d'auto, mais seulement 41 % l'installaient adéquatement. Aussi, la SAAQ et CAA-Québec se sont associés pour offrir un service permanent de vérification de sièges d'auto pour l'ensemble du Québec⁵.

Transport de clients, d'équipements, de matières : assurer la sécurité du client (**encadré 2**) tout en considérant qu'il peut devenir source de danger. De même, le matériel peut comporter des risques intrinsèques ou se transformer en projectile lors d'une collision (ex. : bonbonne d'oxygène). Il est donc important de se doter d'un protocole de transport spécifique et, au besoin, d'une formation.

Critères d'achat ou de location : sauf pour les autobus de transport adapté, peu d'établissements disposent d'une flotte de véhicules. La norme CSA Z1000-06 sur la gestion de la prévention suggère que tout achat de produit, fourniture ou équipement soit soumis à un processus permettant, notamment, d'établir des exigences quant à la sécurité. Des critères de sécurité

Conduire est une tâche complexe qui requiert toute l'attention du conducteur.

doivent être déterminés pour l'achat ou la location d'un véhicule (ex. : freins ABS, coussins gonflables).

Entretien des véhicules : entretenir son véhicule personnel demeure la responsabilité de chaque propriétaire. Prévoir des activités de promotion : documentation sur l'importance de l'entretien, association avec un fournisseur local, etc.

Situations d'urgence : se préparer face aux urgences peut en réduire les conséquences fâcheuses : laisser en permanence dans l'auto le nom de l'établissement et un numéro de téléphone en cas d'urgence, planifier la réception d'appels, les interventions, etc. Sécuriser une situation d'urgence, aussi simple que d'installer le pneu de secours, requiert des équipements et la connaissance des règles de signalisation appropriées. Inclure ces informations à une formation à la conduite préventive.

La mise en œuvre

Cadres et travailleurs s'approprient du plan d'action pour en assurer le succès. Pour atteindre cet objectif, les réunions d'équipe et autres activités de supervision présentent les éléments du plan d'action. Le responsable du programme s'assure que l'information et la formation visent aussi cet objectif.

3 SUGGESTIONS D'INDICATEURS POUR ÉVALUER LE PROGRAMME DE PRÉVENTION DES ARRT

- Application des règles et directives (ex. : arrêt à chaque heure lors de longs déplacements. Est-ce appliqué ? Sinon pourquoi ?)
- Déclaration des « passer proche » (ex. : éviter la rue Notre-Dame à Montréal à la suite de deux incidents déclarés : un conducteur venant en sens inverse a brûlé le feu rouge devant un travailleur qui s'apprêtait à tourner à gauche sur un virage protégé).
- Rapports d'employés à la suite d'une expérience en situation d'urgence.
- Rapports sur des délais de déplacement mal évalués (ex. : trop courts, trop stressants).
- Statistiques spécifiques.



L'évaluation du programme

Dans une logique d'amélioration continue, l'évaluation régulière du programme (**encadré 3**) permet de renforcer les éléments les plus efficaces, d'apporter des ajustements et de considérer de nouveaux risques.

En plus de leur habituelle prudence sur la route, cadres et employés apprennent à devenir de meilleurs conducteurs. Un programme dynamique pour prévenir les ARRT leur permettra de bénéficier des meilleures conditions pour leurs déplacements professionnels. ●

RÉFÉRENCES

1. NIOSH. *Work-Related Roadway Crashes. Challenges and Opportunities for Prevention*. Department of Health and Human Services. Centers for Disease Control and Prevention. Publication 2003-119, 2003 (www.cdc.gov/niosh/docs/2003-119/).
2. ONTARIO SAFETY ASSOCIATION FOR COMMUNITY & HEALTHCARE. *Drive Alive. Building a Safe Driving Program-Resource Manual*, Toronto, 2007, 81 p. (www.osach.ca).
3. ASSOCIATION CANADIENNE DE NORMALISATION. *CSA Z1000-06 Gestion de la santé et de la sécurité au travail*, Mississauga, 2006, 45 p. (www.csa.ca).
4. CORRIVEAU, D. et L. BÉNARD. *Techniques de conduite préventive*. Denis Corriveau, 2003, 197 p.
5. Voir le site de la SAAQ (www.saaq.gouv.qc.ca) et celui du CAA (www.caaquebec.com/Automobile/SecuriteRoutiere/).