

# Une politique de sécurité routière : un exemple !



Gaston Pouliot  
ASSTSAS



Marie Josée Robitaille  
ASSTSAS

**Se doter d'une politique de prévention du risque d'accident de la route pour son personnel appelé à se déplacer dans le cadre de ses fonctions s'avère un incontournable pour toute organisation qui souhaite endiguer ce problème. C'est ce qu'a fait l'ASSTSAS dès décembre 2003. Ladite politique a été élaborée par le comité paritaire de santé et de sécurité du travail (CPSST). Elle peut servir d'inspiration.**

Les conseillers de l'ASSTSAS desservent une clientèle disséminée à la grandeur du Québec. Le risque d'accident de la route est inhérent à la fonction. Quelques accidents sont d'ailleurs survenus dans le passé, surtout l'hiver, tant en milieu urbain qu'en région.

La politique de sécurité routière a été développée à partir d'une analyse des risques qui se réfère à l'approche globale de la situation

Certains équipements, par exemple les freins ABS, requièrent des habiletés de conduite spécifiques.

de travail : dans une organisation, des personnes effectuent des tâches avec des équipements, dans un environnement et un temps donnés.

Le plan d'action réfère également à l'approche glo-

## LA FATIGUE EST LA CAUSE FONDAMENTALE DE LA SOMNOLENCE.

→ Dans un article publié dans *La Presse*, Richard Gelula, directeur de la Fondation nationale sur le sommeil, décrit ainsi le phénomène « le cerveau est un dormeur opportuniste ». Si une personne est en déficit de sommeil, son cerveau sombrera dans le sommeil à la première occasion qui lui sera fournie : devant le téléviseur, pendant un spectacle ou encore en conduisant un véhicule. « Soyons francs, conduire ce n'est pas une activité excitante pour le cerveau ».

bale. L'objectif recherché est d'agir sur les conditions de conduite afin qu'elles soient les plus sécuritaires possible lors des déplacements. **Le tableau** met en relief les éléments qui en découlent.

### ANALYSE DE RISQUES

#### PERSONNES

Le déplacement est une tâche accessoire du conseiller, en ce sens qu'il précède ou suit une activité de travail.

Il est reconnu que les compétences du conducteur peuvent être en cause dans certains accidents. Cela se traduit, notamment, par un plus grand nombre d'accidents chez les jeunes. Certains équipements, par exemple les freins ABS, requièrent des habiletés de conduite spécifiques.

Certains conseillers ont déjà suivi une formation en conduite préventive.

#### TEMPS

L'activité de travail étant davantage réduite durant les mois d'été, la plus grande partie des déplacements s'effectue dans des conditions hivernales.

Selon certains estimés, 20 % des accidents de la route sont causés par des conducteurs qui s'endorment au volant : la fatigue s'avère un facteur reconnu d'accident. Été comme hiver, il n'est pas rare qu'un déplacement, avant ou après, une intervention excède une heure. Lorsqu'il s'agit d'une rencontre d'une demi-journée, le déplacement s'effectue en général,

### PLAN D'ACTION EN PRÉVENTION

Des formations sur la sécurité en conduite automobile ont été diffusées en 1993 et en 2004 à l'ensemble de l'équipe afin de répondre aux principaux besoins des conseillers : conduite d'un véhicule inconnu, conduite hivernale et sous la pluie, utilisation de freins ABS ou d'un régulateur de vitesse, etc.

Le CPSST évaluera les besoins de suivi et ou de rafraîchissement de la formation.

Lorsqu'il est prévu que le travail en établissement et les déplacements cumulent plus de neuf heures dans une même journée :

- planifier de préférence un coucher la veille de l'intervention ;
- sinon, au retour, effectuer des arrêts réguliers, même sans ressentir de somnolence ou de courbatures ;
- au moindre signe de somnolence, s'arrêter, sortir de l'auto et marcher.

## ANALYSE DE RISQUES (SUITE)

## PLAN D'ACTION EN PRÉVENTION (SUITE)

### TEMPS SUITE

à l'aller ou au retour, en début d'après-midi. C'est en début d'après-midi (entre 13 h et 15 h) et la nuit (entre 2 h et 6 h) que les risques de s'endormir au volant sont les plus élevés.

L'ASSTSAS fournit à chaque conseiller qui se déplace régulièrement en auto une carte d'interurbains prépayés (20 \$/an).

### ENVIRONNEMENT

Certains trajets sont réalisés sur des routes présentant un niveau de risque supplémentaire. Il est reconnu que les autoroutes sont plus sécuritaires que les voies secondaires. Certains tronçons sont renommés pour présenter un risque accru : la route 117 qui traverse la réserve faunique La Vérendrye entre Mont-Laurier et l'Abitibi, la route 138 au nord de Québec vers la Côte-Nord, la route 185 entre Rivière-du-Loup et Edmunston, la portion est de la rue Notre-Dame à Montréal, etc.

Planifier le trajet de manière à éviter les tronçons de route dangereux, même si cela entraîne un temps de déplacement et de travail plus long.

D'autre part, il est sécurisant de bien planifier les repères pour un trajet n'ayant jamais été emprunté auparavant. À cet effet, le client lui-même est un bon guide en plus d'une carte de la région. Des sites Internet fournissent de l'aide pour planifier les trajets.

Des conditions climatiques particulières (verglas, tempête de neige) s'avèrent évidemment dangereuses. Des déplacements dans de telles conditions se sont déjà produits à cause d'une formation ou de l'impossibilité d'annuler un rendez-vous.

Consulter les prévisions météo et les conditions routières régionales afin de déterminer s'il y a lieu d'annuler un rendez-vous. Les annonces de fermeture d'écoles offrent un bon indice que les conditions sont défavorables.

### ÉQUIPEMENTS

Le conseiller utilise son auto personnelle ou une de location. Le type et la qualité du véhicule influencent le risque, par exemple le poids du véhicule, sa résistance aux impacts.

Privilégier le transport en commun, particulièrement l'avion pour les déplacements en région (Abitibi, Saguenay-Lac-Saint-Jean, Gaspésie, Bas-Saint-Laurent, Côte-Nord), l'autobus ou le train pour les déplacements Montréal-Québec et le taxi pour l'aéroport.

Une auto de location est plus souvent utilisée en région éloignée. La connaissance du véhicule représente une stratégie de prévention selon le NIOSH. Nous en déduisons que la méconnaissance du véhicule de location constitue un risque.

S'assurer que le véhicule soit équipé de pneus d'hiver en bon état.

Il est reconnu que l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant augmente le risque d'accident, et ce, même s'il s'agit d'un appareil mains libres. Le Code de la sécurité routière interdit l'usage du cellulaire, mais tolère celui de l'appareil mains libres.

Il est interdit d'utiliser tout téléphone cellulaire même un appareil mains libres en conduisant. Il est suggéré de mettre le téléphone en mode réception de message et d'arrêter dans un endroit sécuritaire pour l'utiliser.

Utiliser un téléphone public pour rejoindre parents, amis, collègues ou clients.

### TÂCHES

Le conseiller planifie lui-même son intervention. Il assume entièrement la pression d'un rendez-vous manqué, sachant que plusieurs personnes de l'établissement sont libérées pour participer à l'activité. Dans ce contexte, la conduite en condition hivernale ajoute encore plus de stress et de risque.

Concernant les déplacements entre le 15 novembre et le 15 avril, les conseillers sont invités à procéder ainsi :

- à l'extérieur de la zone urbaine, éviter de fixer une rencontre chez un client le lundi matin en raison de la difficulté d'annulation en cas de tempête ;
- s'assurer d'avoir toutes les coordonnées pour annuler une rencontre à partir de la maison.

Il faut annuler ou reporter une rencontre qui implique un déplacement dans des conditions dangereuses. Il vaut mieux rater une tempête que rater un virage !

Pour réduire le risque d'annulation, ne pas hésiter à se déplacer la veille et à coucher sur place, et ce, même pour des distances qui, en été, s'effectuent dans la même journée.

### ORGANISATION

L'ASSTSAS n'avait pas d'orientation écrite sur la sécurité routière (dépenses de déplacement acceptables, utilisation du téléphone cellulaire, annulation des rendez-vous, etc.).

La présente politique vise à combler les besoins d'orientation en matière de sécurité routière.

Tous les accidents doivent être rapportés à l'employeur. Ils feront l'objet d'une enquête afin d'ajuster les stratégies de prévention en fonction des facteurs n'ayant pas été considérés.

## Une politique de prévention à revoir régulièrement

Les lignes directrices de la politique de sécurité routière de l'ASSTSAS fournissent aux conseillers des orientations pour l'organisation de leur travail. Elles visent à assurer que tous les déplacements chez les clients s'effectuent avec le maximum de sécurité. Elles doivent être revues selon les modifications des règlements sur la sécurité routière, mais aussi à l'usage pour améliorer l'atteinte de cet objectif. ●

C'est en début d'après-midi (entre 13 h et 15 h) et la nuit (entre 2 h et 6 h) que les risques de s'endormir au volant sont les plus élevés.

Elles visent à assurer que tous les déplacements chez les clients s'effectuent avec le maximum de sécurité. Elles doivent être revues selon les modifications des règlements sur la sécurité routière, mais aussi à l'usage pour améliorer l'atteinte de cet objectif. ●

Elles visent à assurer que tous les déplacements chez les clients s'effectuent avec le maximum de sécurité. Elles doivent être revues selon les modifications des règlements sur la sécurité routière, mais aussi à l'usage pour améliorer l'atteinte de cet objectif. ●

*L'équipe de l'ASSTSAS lors d'une formation sur la sécurité routière.*



## SIGNES DE SOMNOLENCE

- Bailler à répétition
- Sentir ses paupières lourdes
- Avoir des troubles de la vision
- Cogner des clous !
- Rêver en plein jour ou avoir des pensées dispersées
- Conduire sur la ligne du centre ou se retrouver sur l'accotement
- Être incapable de se rappeler ce qui s'est passé pendant le dernier kilomètre
- Rater des signalisations



## RÉFÉRENCES

NATIONAL INSTITUTE FOR OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH (NIOSH). *Work-Related Roadway Crashes. Challenges and Opportunities for Prevention*, Department of Health and Human Services, Centers for Disease Control and Prevention, 2003, Publications 2003-119.

LACROIX, Liliane. « La fatigue au volant, c'est d'un ennui mortel », *La Presse*, 30-09-01.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (SAAQ). « Fatigue au volant, Ne fermez pas les yeux ! Arrêtez-vous à temps ! » *Info-SAAQ*, bulletin n° 2, trimestre 2003.

« Dormir au volant, mortelle randonnée », *La Presse*, 20-12-02.