

Prévention des accidents routiers au travail



Pierre Poulin
ppoulin@asstsas.qc.ca

PLUS DE CLIENTS SUIVIS À DOMICILE ET DANS DES RESSOURCES INTERMÉDIAIRES, NOMBREUX CADRES ET PROFESSIONNELS QUI SE DÉPLACENT D'UN SITE À L'AUTRE DES NOUVEAUX CISSS, L'ÉVOLUTION DE L'ORGANISATION DU TRAVAIL AUGMENTE LES DÉPLACEMENTS ET, NÉCESSAIREMENT, LE RISQUE D'ACCIDENT ROUTIER AU TRAVAIL (ART). CET ARTICLE RÉSUME LE CADRE D'ANALYSE DU RISQUE ROUTIER PRÉSENTÉ AU COLLOQUE.

Lorsque survient un accident de la route par le fait ou à l'occasion du travail, la Loi sur l'assurance automobile (art. 83.63) le considère comme un accident du travail. Le travailleur doit donc soumettre sa réclamation à la CSST (Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles)¹.

Tous les ART, même sans dommages corporels, devraient faire l'objet d'une déclaration d'accident du travail. Le travailleur se prémunit ainsi en cas de lésions cachées ou subséquentes. L'employeur s'assure de raffiner l'analyse de risque et de mieux définir les actions de prévention.

Prévenir par des actions appropriées

Au Québec, plus de la moitié des accidents du travail mortels sont des accidents de la route. Entre 2000 et 2008², le secteur « services médicaux et sociaux » se situait au cinquième rang en importance, avec 10 % des ART indemnisés. Environ seulement 1 % des accidents indemnisés sont des ART. Cependant, selon les statistiques de la CSST de 2012, ils sont plus graves. En effet, ils requièrent des débours moyens de 14 707 \$ en comparaison de 6 736 \$ pour les autres accidents indemnisés.

Tous les ART, même sans dommages corporels, devraient faire l'objet d'une déclaration d'accident du travail.

Pour contribuer à la prévention des ART, l'ASSTSAS propose d'utiliser son modèle d'analyse de la situation de travail (**tableau**) afin d'examiner les principaux facteurs de risque généralement reconnus³ et d'élaborer un plan d'action spécifique à chaque établissement⁴. ■

POUR EN SAVOIR PLUS

1. Consultez les actes du colloque 2015 pour obtenir les références à la base de la rédaction de cet article, un complément d'information et la capsule d'information sur la conduite hivernale du CSSS de Laval (asstsas.qc.ca, section ÉVÉNEMENTS).

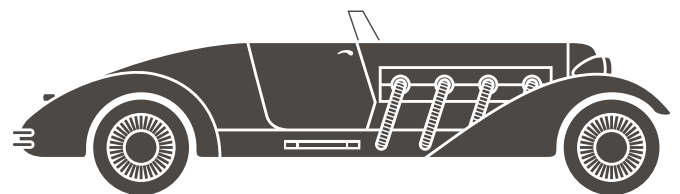


Photo : istock.com

Selon un sondage de la Société de l'assurance automobile du Québec mené en 2014, 61 % des conducteurs ont admis conduire au-delà de la limite permise dans les zones urbaines à 50 km/h. Sur les routes où la vitesse permise est de 90 km/h, cette proportion de délinquance avouée s'élève à 69 %. On peut raisonnablement penser que les travailleurs de la santé ne sont pas différents de la population générale.

SUGGESTIONS POUR UN PROGRAMME DE PRÉVENTION DES ART

ÉLÉMENT	ANALYSE DE RISQUE	PLAN D'ACTION
Personne	<ul style="list-style-type: none"> • Conducteur ayant moins de trois ans d'expérience ; • comportements : facultés affaiblies (alcool, drogue, médicament), excès de vitesse, somnolence, etc. ; • endormissement : troubles du sommeil, moment de la journée (baisse reconnue de vigilance entre 4-6 h et 13-15 h) ; • distraction : facteur le plus fréquent de collisions arrières ; généralement reliée à des tâches secondaires (manger, boire, se maquiller, se peigner, programmer un appareil de bord, parler au téléphone en mains libres ou avec des passagers, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser à l'importance du sommeil ; inciter les personnes qui souffrent de problèmes du sommeil à consulter ; • opter pour une formation à la conduite préventive spécifique aux besoins : posture de conduite, ajustement des rétroviseurs, perception des dangers, stationnement en parallèle, conduite hivernale, urgence, etc. ; • former particulièrement les jeunes conducteurs.
Tâche	<ul style="list-style-type: none"> • Itinéraire : sécurité du trajet, stress relié à l'activité avant et après, transport de personnes ou d'équipements, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Éliminer les sources de distraction ; • planifier les tâches en tenant compte de la durée du déplacement ; • interdire l'utilisation du cellulaire mains libres ; fermer le téléphone pendant les déplacements ; communiquer avec le bureau ou les clients uniquement en dehors des périodes de conduite ; • se doter d'une procédure pour le transport de personnes⁵ ; • planifier des itinéraires sécuritaires : sans virage à gauche, évitant les intersections reconnues dangereuses, tenant compte des conditions hivernales, etc. ; • utiliser Internet (ex. : Google Maps).
Temps	<ul style="list-style-type: none"> • Contraintes d'horaire, fatigue reliée à la durée du trajet, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Long déplacement : prendre des pauses et les prévoir dans la durée du déplacement ; • court déplacement : déterminer le temps de façon réaliste afin de respecter les limites de vitesse ; • limiter les déplacements en soirée ou la nuit.
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • État des routes, visibilité, intersection ou secteur reconnus dangereux, zone de collision avec des animaux sauvages, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Définir les conditions qui justifient le report du déplacement (sites Québec 511 ou Météo Média, fermeture des écoles, etc.).
Équipement	<ul style="list-style-type: none"> • Véhicule : caractéristiques, entretien ; • les dispositifs de sécurité réduisent vraiment la fréquence ou la gravité des accidents⁶ : contrôle électronique de la stabilité, freins antiblocages (ABS), régulateur de traction (antipatinage), répartiteur électronique de force de freinage, phares adaptatifs, avertisseur de collision avant, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le choix et l'entretien du véhicule personnel sont la responsabilité du propriétaire : promouvoir des équipements sécuritaires (freins ABS, détecteur de collision, etc.) et l'importance de l'entretien (particulièrement pour les pneus) ; • si l'établissement se dote d'une flotte de véhicules, considérer les critères de sécurité pour le choix du modèle, des équipements et du programme d'entretien ; • déterminer les règles de sécurité pour le transport des équipements : localisation et arrimage (ex. : cylindre d'oxygène)⁷.
Pratiques organisationnelles	<ul style="list-style-type: none"> • Il est reconnu que l'existence d'une politique a pour effet de réduire les risques chez les entreprises de transport. La planification et les directives de travail ont aussi une influence. 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilités de la direction : motiver et soutenir le personnel pour l'application du plan de prévention des ART ; • responsabilités des cadres et des travailleurs : inclure cet aspect dans les réunions d'équipe et la planification du travail, discuter des situations de « passer proche », des conditions à éviter, des déplacements mal évalués, des activités stressantes, etc.



Objectif prévention, vol. 32, n° 3, 2009 –
Dossier : sécurité routière : pour ceux qui travaillent sur la route !