



Prévention des accidents routiers au travail (ART)

Pierre Poulin, conseiller

Webinaire - 15 novembre 2016

Sondage 1

Quel est votre titre d'emploi ?

1. Cadre, soins à domicile
2. Soignant (ASSS, Infirmière, TRP, autres), soins à domicile
3. Travailleur social, CLSC
4. Travailleur social, mission Centre jeunesse
5. Éducateur et autre intervenant, mission CRDI
6. Préventionniste
7. Cadre, autres services
8. Autre

Sondage 2

Avez-vous déjà eu un accident de la route (avec ou sans lésion corporelle) lors d'un déplacement en voiture pour le travail ?

1. Oui
2. Non

ASSTSAS

3

Situation actuelle

- Compte tenu de la nature du travail, il y avait déjà un grand nombre de déplacements d'intervenants sur la route
 - Pour les soins ou les interventions à domicile : auxiliaires de santé et services sociaux (ASSS), infirmières, inhalothérapeutes, travailleurs sociaux, éducateurs ;
 - Et plusieurs autres...
- Avec la création des CISSS, il y a de plus en plus de déplacements de personnel cadre sur la route.

ASSTSAS

4

Objectif

Vous sensibiliser à la responsabilité et à la capacité des organisations à agir pour prévenir les ART.

ASSTSAS

5

La pertinence du risque routier

Accident de la route = accident du travail

- Lorsque survient un accident de la route par le fait ou à l'occasion du travail (ART), la Loi sur l'assurance automobile (LAA) du Québec, par son article 83.63, le considère comme un accident du travail. Perte de revenu et dommages corporels doivent être réclamés en vertu de la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles (LATMP).

Source : PERRON, M. « Un accident, trois régimes ? », *Prévention au travail*, Hiver 2009, vol. 22, n° 1, p. 15.

ASSTSAS

6

La pertinence du risque routier

- Ainsi tous les ART, même sans dommage corporel, doivent faire l'objet d'une déclaration en tant qu'accident du travail :
 - le travailleur se prémunit en cas de lésions cachées ou subséquentes ;
 - l'employeur s'assure de bien connaître tous les événements (incidents en plus des accidents) afin de raffiner l'analyse de risque, notamment par l'enquête-analyse d'accident, et ainsi de mieux définir des actions de prévention spécifiques.

ASSTSAS

7

La pertinence du risque routier

- Selon les statistiques de la CSST de 2012 (accidents indemnisés) dans le réseau de la santé et des services sociaux :
 - il y a eu 104 ART
 - il y a eu 11 460 autres accidents de travail
- Donc $\pm 1 \%$ de tous les accidents de travail indemnisés du secteur.

ASSTSAS

8

La pertinence du risque routier

- Pour ce qui est de la **gravité**, dans notre secteur
 - Moyenne de 67 jours indemnisés pour les ART ;
 - moyenne de 60 jours indemnisés pour les autres accidents.

- La gravité est encore plus frappante lorsqu'on regarde les débours moyens beaucoup plus importants :
14 707 \$ pour les ART vs 6 736 \$ pour les autres accidents.

- Cela tombe sous le sens compte tenu du potentiel de gravité de ce type d'événement.

ASSTSAS

9

La pertinence du risque routier

- Selon l'analyse de l'IRSST (2013), de tous les ART indemnisés survenus entre 2000 et 2008
 - Les « services médicaux et sociaux » sont le **5^e secteur en importance (10 %)**, à la suite de
 - « l'administration publique » (22 %),
 - « transport et entreposage » (20 %),
 - « commerce » (14 %),
 - « Autres services commerciaux/personnels » (12 %).

ASSTSAS

10

La pertinence du risque routier

- Le quart (24 %) des événements provient du secteur ambulancier.
- Près de 40 % proviennent de l'unité regroupant la mission CLSC et CH général, donc fort probablement reliés aux déplacements à domicile de différents intervenants.
- Les autres secteurs :
 - centre jeunesse (19,3 %),
 - centre de réadaptation en déficience intellectuelle (7,7 %).
- Il y a eu un décès en 2014, une infirmière de soins à domicile.

11

ASSTSAS

Analyse de risque

Portée

- Le secteur ambulancier demande une analyse de risque spécifique relative à la conduite en situation d'urgence qui n'est pas traitée ici.
- L'analyse de risque porte ici sur les déplacements des personnes de différents titres d'emploi entre un point de service et le client (et l'inverse) ou entre différents points de service.
- Les principaux titres d'emploi concernés sont : les ASSS (auxiliaires de santé et services sociaux) ou les PAB (préposés aux bénéficiaires), les éducateurs, les infirmières, les travailleurs sociaux, les infirmières auxiliaires, les inhalothérapeutes, les travailleurs des services techniques, les cadres « itinérants », et bien d'autres.

12

ASSTSAS

Analyse de risque : connaissances générales concernant les ART selon le modèle de l'approche globale de la situation de travail



Qu'est-ce que l'approche globale ?

- C'est un modèle développé par l'ASSTSAS, mais inspiré des approches systémiques utilisées en ergonomie.
- Il décompose toute situation de travail en six éléments en interaction :

des personnes exécutent des tâches à l'aide d'équipements, dans un environnement et un temps donnés. L'ensemble est régi par des pratiques organisationnelles.

13

Cependant, la préparation d'un plan de prévention des ART spécifique à une organisation nécessite une analyse de risque spécifique

- L'analyse de risque résulte du traitement des informations spécifiques à l'organisation :
 - analyse des statistiques antérieures
 - titres d'emploi
 - lieux d'accident
 - moment de l'année et de la journée
 - résultats des enquêtes et analyses d'accident
 - types d'accident
 - analyse des causes et facteurs contributifs (déterminants)
 - questionnaire aux travailleurs ou « *focus group* »
 - évaluation des pratiques de travail
 - par enquête, observations en regard des déterminants connus

14

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : les personnes

- Facteurs de risque
 - Titre d'emploi
 - Expérience de conduite : risque accru si moins de trois ans d'expérience de conduite
 - Formation à la conduite préventive

ASSTSAS

15

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : les personnes

- Facteurs de risque
 - Comportement de conduite : le comportement est un facteur de risque reconnu (NIOSH, 2003).
Quatre principaux facteurs :
 - facultés affaiblies (alcool, drogue, médicaments),
 - excès de vitesse,
 - somnolence,
 - distraction.

ASSTSAS

16

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : les personnes

- Facteurs de risque :
 - excès de vitesse :
 - selon un sondage de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) mené en 2014 :
 - 61 % des conducteurs ont admis conduire au-delà de la limite permise de 50 km/h dans les zones urbaines,
 - sur les routes où la vitesse permise est de 90 km/h, cette proportion de délinquance avouée s'est élevée à 69 %,
 - Les travailleurs de la santé sont-ils différents de la population générale ?
 - le seul fait de s'engager à respecter les règles de conduite aurait un effet sur le comportement sur la route.

ASSTSAS

17

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : les personnes

- Facteurs de risque :
 - somnolence
 - La fatigue qui provoque un endormissement est un facteur de risque reconnu.
 - Les troubles du sommeil ou le manque de sommeil (double emploi ou autres facteurs) sont à l'origine de la fatigue.

ASSTSAS

18

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : les personnes

- Facteurs de risque :
 - distraction
 - la distraction au volant se produit lorsque le conducteur détourne son attention de la route.
 - toute activité secondaire augmente les erreurs de conduite :
 - manger ou boire,
 - se maquiller, se peigner, se raser,
 - utiliser ou programmer des appareils de bord,
 - **utiliser le téléphone cellulaire**, même si l'utilisation du « mains libres » est permise, un facteur de risque reconnu, (INSPQ, 2006)
 - parler avec les passagers.

ASSTSAS

19

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : la tâche

- Facteurs de risque :
 - types de déplacement
 - des itinéraires sont plus dangereux que d'autres
 - planification mentale de l'intervention
 - forme de distraction
 - transport de personnes
 - source de distraction et de stress
 - transport d'équipements
 - implique des tâches physiques connexes,
 - source de projectiles en cas de collision.
 - activités avant et après la conduite
 - rencontre stressante chez un client, rapport à compléter de retour au bureau

ASSTSAS

20

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : le temps

- Facteurs de risque :
 - durée des déplacements
 - contraintes d'horaire
 - peuvent influencer le comportement de conduite
 - moments des déplacements
 - il est reconnu que les périodes de 4 h à 6 h et de 13 h à 15 h sont propices à l'endormissement. C'est lié au cycle circadien normal et non à la digestion,
 - déplacement de nuit (sous éclairage artificiel) vs de jour (sous éclairage naturel),
 - saison (pluie, neige, en hiver la fin de journée = nuit),
 - en période de congestion routière.

ASSTSAS

21

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : l'environnement

- Facteurs de risque :
 - particularités du trajet
 - environnement urbain vs environnement rural,
 - secteurs de route, de rue ou des intersections reconnus comme particulièrement dangereux,
 - des zones de collision avec des animaux sauvages.
 - état des routes selon la saison, routes secondaires, rangs
 - stationnement sur rue, visibilité de sortie des stationnements privés
 - pluie, neige.

ASSTSAS

22

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : les équipements

- Facteurs de risque :
 - type de véhicule
 - modèle et année (ex. : risque élevé de retournement des VUS construits avant 2011)
 - équipements de sécurité :
 - freins ABS,
 - détecteur de collision,
 - Autres.
 - équipements particuliers : trousse de soins, siège d'enfant, téléphone cellulaire, GPS, autres
 - entretien du véhicule

ASSTSAS

23

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : les pratiques organisationnelles

- Facteurs de risque :
 - planification du travail (autonome, semi-autonome, aucune autonomie)
 - directives opérationnelles de performance de temps
 - politique de sécurité routière : il est reconnu (chez les entreprises de transport) que l'existence d'une politique a pour effet de réduire le risque

ASSTSAS

24

Encercler les facteurs de risque présents dans cette mise en situation



ASSTSAS

25

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : les pratiques organisationnelles

Mesures préventives :

- Énoncer une politique spécifique dans un document :
 - volonté de prévenir les ART,
 - rôles et responsabilités de chacun à cet égard,
 - respect du code de la route, particulièrement des limites de vitesse, comme base du plan de prévention des ART,
 - engagement personnel à respecter le plan de prévention des ART.

ASSTSAS

26

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : les pratiques organisationnelles

Mesures préventives :

- responsabilité de la direction de motiver et de supporter les équipes pour l'application du plan de prévention des ART.
- responsabilité des cadres et des travailleurs d'inclure cet aspect dans les réunions d'équipe, dans la planification du travail :
 - discussion sur situations de « passer proche »,
 - observation de conditions dangereuses à éviter (route, intersection, zone de collision avec des animaux, autres),
 - discussion sur situations de déplacements mal évaluées (durée planifiée trop courte, activité de travail stressante).

27

ASSTSAS

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : les personnes

Mesures préventives :

- sensibiliser les personnes à l'importance du sommeil
- inciter ceux qui pourraient souffrir de problèmes du sommeil à consulter :
 - déterminer les éléments d'une formation à la conduite préventive spécifique aux besoins identifiés par l'analyse de risque. La plupart des écoles de conduite peuvent offrir ce service, **s'assurer d'avoir une formation spécifique à vos besoins** plutôt que des généralités.
 - exemple de contenu :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• posture de conduite• routine d'ajustement des rétroviseurs• perception des dangers routiers | <ul style="list-style-type: none">• stationnement en parallèle• conduite hivernale• règles d'action en situation d'urgence, autres |
|---|--|

- viser particulièrement les jeunes conducteurs avec la formation

28

ASSTSAS

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : la tâche

Mesures préventives :

- éliminer les sources de distraction
 - bien planifier l'ensemble des tâches de façon à ce que la période prévue pour le déplacement n'entre pas en conflit avec elles
 - interdire l'utilisation du cellulaire mains libres. Le téléphone doit être fermé pendant les périodes de conduite. S'il y a des communications à faire avec le bureau ou les clients, elles doivent clairement avoir lieu en-dehors des périodes de conduite.

ASSTSAS

29

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : la tâche

Mesures préventives :

- se doter d'une procédure précise pour encadrer le transport de personnes (Ex. : LAROCHELLE, F., TURGEON, A., LEMIEUX, M., « Sécurité des usagers et des intervenants lors d'un transport sécurisé », Centre jeunesse Chaudière-Appalaches - Actes du colloque, ASSTSAS 2011).
- planifier des itinéraires plus sécuritaires
 - sans virage à gauche,
 - qui évitent des routes ou des intersections reconnues dangereuses, (Voir *La Presse* - Carte interactive des accidents routiers au Québec),
 - qui tiennent compte des conditions dangereuses de la conduite hivernale,
 - en utilisant les logiciels disponibles sur Internet, par exemple Google Maps.

ASSTSAS

30

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : le temps

Mesures préventives :

- pour de longs déplacements, inciter à prendre des pauses et les prévoir dans le temps du déplacement
- pour les courts déplacements, déterminer des durées réalistes de façon à ne pas introduire de pression qui peut inciter à ne pas respecter les limites de vitesse
- limiter, lorsque possible, les déplacements de soir ou de nuit.

31

ASSTSAS

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : l'environnement

Mesures préventives :

- définir les conditions routières qui justifient le report d'un déplacement **qui n'est pas absolument nécessaire**, par exemple, à partir du site Québec 511 ou du site Météomédia (voir cartes, prévisions routières).
- la fermeture des écoles peut aussi être un repère.

32

ASSTSAS

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : l'équipement

Mesures préventives :

- le choix et l'entretien du véhicule personnel demeurent la responsabilité de chaque propriétaire.
Prévoir des activités de promotion des caractéristiques des véhicules plus sécuritaires (freins ABS, détecteur de collision, autres) et de l'importance de l'entretien, particulièrement pour les pneus.

ASSTSAS

33

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : l'équipement

Mesures préventives :

- si l'établissement se dote d'une flotte de véhicules, des critères de sécurité doivent être pris en considération dans le choix du modèle et des équipements, ainsi que dans le programme d'entretien.
- déterminer les règles de sécurité pour le transport de tout équipement nécessaire au travail : localisation dans le véhicule, arrimage, autres (voir « Une solution au transport des cylindres d'oxygène », *Objectif prévention*, vol. 32, n° 3, 2009, p. 18.)

ASSTSAS

34

Analyse de risque et éléments d'un plan de prévention : l'équipement

Mesures préventives :

- Depuis 2009, le risque de mourir au volant d'un véhicule récent a été réduit du tiers par rapport aux véhicules antérieurs (Denis Arcand, *La Presse*, 16 février 2015). Il y a cependant des différences importantes selon les modèles de véhicule
- L'Insurers Institute for Highway Safety (IIHS) calcule les taux de mortalité associés à chaque modèle de véhicule. Pour vérifier le taux de mortalité d'un modèle : www.iihs.org/iihs/topics/driver-death-rates
- on dispose donc de l'information pour influencer le choix d'achat personnel ou le choix d'achat corporatif vers des véhicules plus sécuritaires

35

ASSTSAS

Quel est l'avenir de la sécurité de la conduite automobile ?

La conduite automatisée (en développement)

- Principe : la technologie remplace le conducteur
- Volvo
https://www.youtube.com/watch?v=bJwKuWz_lkE
- Google
https://www.youtube.com/watch?v=CqSDWoAhvLU&feature=player_embedded

36

ASSTSAS

Conclusion

- Comme les autres risques, le risque routier peut être réduit par :
 - une analyse de risque spécifique et,
 - un programme de prévention adapté.
- **Un exemple** : politique de sécurité routière de l'ASSTSAS « Une politique de sécurité routière : un exemple ! », *Objectif prévention*, vol. 32, n° 3, 2009, pp. 15-17.
- **Un autre exemple** : capsule du CISSS de Laval sur la sécurité routière en condition hivernale (page suivante).

37

ASSTSAS

Exemple

10 DÉCEMBRE 2014
Soutien à domicile SAPA / Équipes 1 à 6
Capsule Info-qualité

À la une : **SÉCURITÉ ROUTIÈRE** en condition hivernale

Capsule préparée par :
Jean-François Giroux, M.Sc., Hygiéniste du travail
DIRHCO-Service de santé, sécurité et mieux-être
au travail



RAPPEL : EN TOUT TEMPS PEU IMPORTE LES CONDITIONS ROUTIÈRES :

Je respecte le Code de la sécurité routière :

Je respecte l'interdiction d'utilisation de cellulaire au volant et j'évite toutes autres formes de distraction comme : manger, boire, changer de CD ou programmer le lecteur MP3 ou avoir des conversations mains-libres.

JE PRÉPARE MA CONDUITE HIVERNALE :

- La sécurité est ma priorité.
- Je demeure alerte car les conditions hivernales sont parfois imprévisibles.

JE PRÉPARE MON VÉHICULE :

- Pneu d'hiver en bonne condition
- Essuie-glace en bonne condition
- Lave-glace (un extra dans le véhicule)
- Réservoir d'essence tenu autant que possible au-dessus de la demie



Ma voiture est prête pour l'hiver !

PAGE 2

CAPSULE INFO-QUALITÉ SAPA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Vérifier de façon périodique la pression des pneus (diminution dans les conditions froides)
- Toujours bien désneiger le véhicule avant de partir (toit, fenêtres, miroirs, etc.)
- Ajuster le poste de conduite (appuie-tête, siège, rétroviseur, etc.)
- Au démontage du véhicule, attendre que la vapeur dans les vitres disparaisse.

JE PRÉPARE MES SORTIES :

- Je planifie ma route (Google Map ou GPS ou autre)
- Je vérifie la condition des routes pour faciliter mes déplacements (Québec 511)
- Lors de conditions météorologiques difficiles (verglaç, tempête de neige) je consulte mon gestionnaire pour connaître la marche à suivre

J'AJUSTE MA CONDUITE AUTOMOBILE À LA CONDITION HIVERNALE

- Je demeure alerte et je ralentis pour rester en contrôle
- Je garde de plus grandes distances avec les autres véhicules
- Je porte une attention spéciale aux points et virages qui glacent plus rapidement et demeurent glacés plus longtemps
- Dès que la visibilité s'amoindrit, j'assume l'ensemble des phases extérieurs à mon véhicule



38

ASSTSAS

Offre de services

L'ASSTSAS peut accompagner les organisations pour :

- l'analyse de risque spécifique à l'organisation
- la préparation d'un plan de prévention des ART spécifique à l'organisation.

ASSTSAS

39

Quiz de la fin : VRAI ou FAUX ?

- Si j'ai un accrochage sans conséquence corporelle lors d'un déplacement pour le travail, je n'ai pas à le déclarer à mon employeur.
- L'utilisation du cellulaire « mains libres » pendant que je conduis est sécuritaire.
- Ne pas manger le midi réduit le risque de somnolence au volant l'après-midi.
- Il n'y a que les « jeunes à casquette en Honda Civic » qui ne respectent pas les limites de vitesse.
- La sécurité sur la route, c'est une responsabilité individuelle, en tant qu'employeur, je ne peux rien y faire.

ASSTSAS

40

Bibliographie

- ARCAND, D. « Moins de risques de mourir au volant », *La Presse*, 16 février 2015.
- BISSON, Bruno, « Plus de la moitié des conducteurs avouent dépasser les limites de vitesse », *La Presse*, 7 octobre 2014.
- INSPQ (2006). *Effet de l'utilisation du cellulaire au volant sur la conduite automobile, le risque de collision et pertinence d'une législation*.
<https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/473-MemoireCellulaireAuVolant.pdf>
- IRSST, rapport R-791. *Accidents routiers au travail – Revue de la littérature*, 2013.
- IRSST, rapport R-792. *Accidents routiers au travail survenus au Québec de 2000 à 2008 – Caractéristiques et classification*, 2013.
- *La Presse* - Carte interactive des accidents routiers au Québec
<http://www.lapresse.ca/multimedias/201310/14/01-4699525-cartes-interactives-des-accidents-routiers-au-quebec.php>.
- LAROCHELLE, F., TURGEON, A., LEMIEUX, M., *Sécurité des usagers et des intervenants lors d'un transport sécurisé*. Centre jeunesse Chaudière-Appalaches. Actes du colloque ASSTSAS 2011 (disponible sur demande).

41

ASSTSAS

Bibliographie

- LEQUOC, S. « Une solution au transport des cylindres d'oxygène », *Objectif prévention*, vol. 32, n° 3, 2009, p. 18.
- MESSIER, S., BELLAVANCE, F., DUGUAY, P. *Accidents routiers au travail – Revue de la littérature, rapport de recherche R-791*, IRSST, 2013.
- NIOSH. *Work-Related Roadway Crashes-Challenges and Opportunities for Prevention*, September 2003, 92 pages.
- Ontario Safety Association for Community & Healthcare (OSACH). *Drive Alive – Building a safe Driving Program- Ressource Manual*. 81 pages.
- PERRON, M. « Un accident, trois régimes ? », *Prévention au travail*, vol. 22, n° 1, hiver 2009, p. 15.
- PIGNATELLI, S., BELLAVANCE, F., DUGUAY, P. *Accidents routiers au travail survenus au Québec de 2000 à 2008 - Caractéristiques et classification. Rapport R-792*, IRSST, 2013.
- POULIOT, G., ROBITAILLE, M.J., « Une politique de sécurité routière : un exemple! », *Objectif prévention*, vol. 32, n° 3, 2009, p. 15-17.

42

ASSTSAS

Quelques sites Internet

- <http://www.safetyonline.com/doc/niosh-offers-online-library-for-preventing-0001>
- [http://cerveauabord.ca/La technologie de securite/](http://cerveauabord.ca/La%20technologie%20de%20securite/)
- http://tirf.ca/media/news_show.php?nid_id=168&lid=1
- <http://www.iihs.org/iihs/topics/driver-death-rates>
- <http://www.saaq.gouv.qc.ca/>
- <http://www.lapresse.ca/multimedias/201310/14/01-4699525-cartes-interactives-des-accidents-routiers-au-quebec.php>

43

ASSTSAS

• **Pierre Poulin**
Conseiller
ppoulin@asstsas.qc.ca
Tél. : 514 253-6871, poste 225

Montréal

5100, rue Sherbrooke Est,
Bureau 950
Montréal, H1V 3R9
Tél. : 514 253-6871
ou 1 800 361-4528

Québec

260, boul. Langelier
Québec, G1K 5N1
Tél. : 418 523-7780
ou 1 800 361-4528

En ligne

asstsas.qc.ca