

GUIDE COMPLET DU PROGRAMME ROAD SAFETY™ DE NETS



MAI 2014

**Destiné aux employeurs ayant des petites ou
grandes flottes, et des programmes
ROAD SAFETY nouveaux, en cours
d'élaboration ou avancés**

Préparé par
le réseau d'employeurs pour la sécurité routière (Network of
Employers for Traffic Safety, NETS) en soutien à
la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011–2020



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	2
CHAMP D'APPLICATION ET UTILISATION.....	4
MESURES, ANALYSE DE RENTABILISATION ET AMÉLIORATION CONTINUE	6
DÉFINITIONS	9
EXIGENCES EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	12
ANNEXE A	
ANNEXE A1.1 : Exemple De Structure Organisationnelle En Matière De Sécurité Routière.....	22
ANNEXE A1.2 : Exemple D'organigramme Sur La Sécurité Routière Et Modèle De Gestion De La Sécurité Routière....	24
ANNEXE A2 : Exemple De Procédure D'enquête En Cas D'incident	25
ANNEXE B	
ANNEXE B1 : Exemple De Politique Relative À L'utilisation Du Téléphone Portable.....	31
ANNEXE B2 : Exemple De Directive Concernant Les Exigences De Formation En Matière De Sécurité Routière	32
ANNEXE B3 : Exemple De Politique Relative À La Consommation D'alcool Et De Drogues	35
ANNEXE B4 : Exemple De Politique Relative Au Permis De Conduire	36
ANNEXE B6 : Exemple De Directives Concernant La Gestion Et L'identification Des Conducteurs À Haut Risque.....	39
ANNEXE B7 : Exemple De Politique Relative À La Conduite D'un Véhicule À Deux Roues	40
ANNEXE C	
ANNEXE C1 : Gestion De La Fatigue Du Conducteur	42
ANNEXE C2 : Directives De Gestion Des Trajets.....	51
ANNEXE C3 : Plan De Gestion Du Trajet	53
ANNEXE D	
ANNEXE D1 : Exemple De Liste De Contrôle Pour L'inspection Du Véhicule	55
ANNEXE E	
ANNEXE E1 : ANSI/ASSE Z15.1 – 2012	58

INTRODUCTION

Réseau d'employeurs pour la sécurité routière (Network of Employers for Traffic Safety, NETS)

NETS est un réseau dirigé par des employeurs qui milite pour la sécurité routière dans le monde et est agréé comme étant une organisation non gouvernementale (ONG) à but non lucratif. Son action pour la promotion de la sécurité routière dans le monde comprend un programme annuel de référence en matière de sécurité de la flotte au nom de ses membres, en plus de son soutien à la Décennie d'action pour la sécurité routière dans le cadre de son implication dans le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière (United Nations Road Safety Collaboration, UNRSC). NETS travaille en partenariat avec le ministère des Transports américain, l'Institut national pour la sécurité et la santé au travail (National Institute for Occupational Safety and Health, NIOSH), les associations industrielles et les ONG pour mener des projets liés à la sécurité routière et promouvoir la sécurité routière dans l'ensemble de son réseau. Enfin, NETS produit et distribue chaque année le matériel de campagne de la Drive Safely Work Week.

Objectif

Le Guide complet du programme ROAD SAFETY de NETS a été développé dans le cadre de sa mission qui consiste à aider les employeurs à renforcer la sécurité routière dans le monde. Ce document est destiné à aider les employeurs à différents stades de l'élaboration du programme ROAD SAFETY, notamment ceux qui :

- se préparent à lancer un programme ROAD SAFETY ;
- sont aux premiers stades de l'élaboration de politiques et de programmes ;
- gèrent des interventions et des systèmes de gestion de la sécurité routière plus évolués.

Remerciements

Les sources de ce document comprennent les *Règles de sécurité standard pour l'utilisation de véhicules à moteur ANSI/ASSE Z15.1 2012* ; la pratique recommandée de sécurité en matière de transport terrestre de l'*Association internationale des producteurs de pétrole et de gaz* (OGP 365) ; la norme ISO 39001:2012 *sur les systèmes de management de la sécurité routière (Road traffic safety, RTS) – Exigences et recommandations de bonnes pratiques* ; et les membres du conseil d'administration et le personnel de NETS.

Ces informations sont fournies gracieusement par NETS à ses membres ainsi qu'au grand public. Elles sont fournies « telles quelles », sans aucune représentation ni garantie quant à leur exactitude, et ni NETS ni aucune société y ayant contribué n'est responsable du contenu ou de l'utilisation de ces informations.

Clause de non-responsabilité

Ces informations sont fournies gracieusement par NETS à ses membres ainsi qu'au grand public. Elles sont fournies « telles quelles », sans aucune représentation ni garantie quant à leur exactitude et ni NETS ni aucune société y ayant contribué n'est responsable du contenu ou de l'utilisation de ces informations.

Les exigences de gestion en matière de sécurité routière qui forment le corps principal du présent document se basent sur un consensus entre les membres du conseil d'administration de NETS et le personnel qui ont apporté leur contribution. En revanche, les exemples fournis dans les annexes ne représentent pas nécessairement les points de vue de NETS et de son personnel, des sociétés membres ou du conseil d'administration.

En outre, étant donné que les documents présentés dans les annexes proviennent d'une variété de sources, certains exemples de politiques qu'ils contiennent peuvent être incompatibles entre eux et avec les exigences de gestion en matière de sécurité routière. Lorsque des incohérences existent entre les exigences de gestion en matière de sécurité routière et les documents connexes présentés dans les annexes, les dispositions précisées dans les exigences ont la priorité.

Par ailleurs, les lecteurs doivent reconnaître que les conditions locales doivent être prises en compte lors de la mise en œuvre d'éléments spécifiques des exemples de politiques stipulées dans les présentes. Par exemple, il est généralement recommandé de maintenir une distance de sécurité d'au moins deux secondes, distance augmentée à quatre à huit secondes dans de mauvaises conditions météorologiques. Toutefois, il se peut qu'un minimum de deux secondes ne soit pas réalisable dans des environnements urbains congestionnés dans certaines parties du monde et que quatre à huit secondes ne constituent pas une marge de sécurité suffisante dans des conditions météorologiques et routières extrêmement difficiles.

Enfin, les thèmes ainsi que les recommandations contenues dans le présent document représentent les informations les plus récentes et complètes disponibles au moment de la publication. Cela dit, en interprétant et en appliquant les recommandations données dans le présent document, les lecteurs doivent toujours tenir compte des risques émergents, de l'environnement routier local, des changements en matière de technologie ainsi que des nouveaux résultats de recherche.

Conformité avec les lois relatives à la sécurité routière aux niveaux local, régional, national et étatique

Les véhicules commerciaux et non commerciaux appartenant à une organisation ou que celle-ci loue respecteront, à tout le moins, toutes les réglementations ainsi que les lois locales, régionales, étatiques et nationales, relatives à la sécurité, de même que toutes les exigences réglementaires mises en place pour les véhicules commerciaux et non commerciaux.

CHAMP D'APPLICATION ET UTILISATION

Le présent document s'applique aux conducteurs de véhicules légers, moyens et lourds qui appartiennent aux sociétés ou que ces dernières louent, ainsi qu'aux travailleurs sous contrat et aux employés qui conduisent des véhicules loués, à bail ou non, mis en commun ou personnels, pour le compte de la société sur plus de 5 000 miles (8 000 kilomètres) par an. Le document peut être utilisé de différentes façons, notamment :

- Comme un *document de base* par les sociétés qui en sont aux premiers stades de l'élaboration d'un programme ROAD SAFETY. Il fournit un *modèle* de ces éléments qui s'avèrent être essentiels dans l'élaboration, la mise en œuvre et le maintien d'une initiative en matière de SÉCURITÉ ROUTIÈRE.
- Comme un *outil d'audit* par les employeurs avec des programmes de sécurité de la flotte en place pour identifier les lacunes et les possibilités d'amélioration dans leurs programmes de sécurité de la flotte.
- Comme modèle de référence lorsque plusieurs sociétés se réunissent pour étalonner leurs programmes de sécurité de la flotte.

Considérations organisationnelles

Les programmes ROAD SAFETY efficaces disposent de ressources, sont dirigés par une équipe de responsables et appartiennent à la compagnie.

1. Les ressources incluent, mais sans s'y limiter, le financement pour :
 - a. les programmes destinés à la sécurité des conducteurs (formation, p. ex.) ;
 - b. la gestion des programmes ROAD SAFETY (p. ex., les effectifs au sein de l'entreprise ou les services extérieurs) ;
 - c. la technologie pour recueillir les mesures.
2. Les cadres supérieurs de l'entreprise/dans le monde démontrent leur engagement et investissent du temps, des ressources et de l'attention. Ils soutiennent le programme ROAD SAFETY et donnent le ton pour adopter une culture qui valorise la sécurité.
3. Le terme « appartiennent à la compagnie » fait référence aux éléments suivants :
 - a. Chaque conducteur est responsable de sa performance de conduite.

- b. Le responsable du conducteur est également responsable de sa performance de conduite au sein de l'organisation et l'obligation de rendre compte des résultats remonte aux plus hauts niveaux de l'organisation.
- c. Les équipes ROAD SAFETY de la zone locale font partie d'un réseau ROAD SAFETY composé de dirigeants de ROAD SAFETY régionaux ou au sein de l'entreprise qui sont connectés aux responsables ROAD SAFETY au niveau mondial.

Remarque : dans certaines grandes organisations, le responsable ROAD SAFETY au niveau mondial occupe un poste à temps plein. Tous les autres assument leurs rôles ROAD SAFETY dans le cadre de leurs fonctions. Des exemples d'organigrammes ROAD SAFETY sont fournis à l'annexe A.

MESURES, ANALYSE DE RENTABILISATION ET AMÉLIORATION CONTINUE

Recueillir, analyser et diffuser les indicateurs de performance clés/les paramètres sont des composantes importantes de la gestion d'un programme de sécurité de la flotte.

Données de base nécessaires

1. Nombre total de véhicules par type :
 - a. Léger
 - b. Moyen
 - c. Lourd
2. Distance totale en kilomètres/miles par type de véhicule pour une période donnée
3. Nombre total de collisions par type de véhicule pour une période donnée
4. Nombre total de blessés par type de véhicule pour une période donnée
5. Type de collision, par exemple
 - a. par conséquence : décès, blessure de l'employé, blessure d'un tiers, dégâts matériels uniquement, etc.
 - b. par cause : non-respect des feux de circulation, refus de priorité, délit de fuite, etc.
 - c. par mécanisme de l'accident : choc latéral, frontal, par l'arrière, etc.

Paramètres/Indicateurs de performance clés

1. Principaux indicateurs de performance

Les principaux indicateurs de performance donnent un aperçu de la possibilité de futurs événements positifs ou négatifs.

 - a. Exemple : le pourcentage de conducteurs classés comme étant à haut risque (p. ex., selon des dossiers de collisions ou de vitesse, ou d'autres sources de données, y compris les systèmes de surveillance de véhicules, voir également annexe B)
 - b. Exemple : le pourcentage de conducteurs effectuant la formation destinée aux conducteurs pendant une année civile Exemple : le pourcentage de collisions faisant l'objet d'une analyse des « causes profondes » dans les 30 jours suivant la collision

2. Indicateurs de performance tardifs

Les indicateurs de performance tardifs indiquent si le rendement du programme de sécurité de la flotte est positif ou négatif.

Exemple : collisions et blessures par million de miles (CPMM et IPMM)

$$\text{CPMM} = \frac{(\text{nombre total de collisions pendant une période donnée} \times 1\,000\,000)}{\text{Nombre total de miles parcourus au cours de cette période}}$$

$$\text{IPMM} = \frac{(\text{nombre total de blessures pendant une période donnée} \times 1\,000\,000)}{\text{Nombre total de miles parcourus au cours de cette période}}$$

Détermination des coûts de réparation des collisions

L'exemple ci-dessous fournit des directives sur la détermination du coût de réparation des collisions. Notez que ceci exclut les coûts associés aux blessures et aux décès.

Supposons :

Taille de la flotte = 500 véhicules ; 15 % de la flotte impliqués dans une collision qui ne provoque aucune blessure par an ; coût de réparation moyen = 15 380 USD*

Coût annuel de réparation des collisions = $500 \times 0,15 \times 15\,380 = 1\,153\,500$ USD

(* Coût de réparation moyen selon l'étude *Economic Burden of Crashes on Employers* [Charge économique des accidents sur les employeurs], NHTSA, 2002)

Collaboration/Étalonnage/Amélioration continue

NETS recommande que les dirigeants responsables de la sécurité de la flotte/routière des sociétés regardent au-delà de leurs propres programmes de sécurité de la flotte de façon régulière afin d'en apprendre davantage de la part des autres appartenant au même secteur d'industrie et de ceux qui viennent de secteurs non liés. Cela réduira le temps de résolution des problèmes, apportera de nouvelles idées aux programmes ROAD SAFETY, favorisera l'amélioration continue et facilitera l'échange de pratiques prometteuses.

L'étalonnage/la collaboration peut être officiel ou non officiel. L'étalonnage officiel comprend le fait de rejoindre une organisation de référence en matière de sécurité routière (NETS, par exemple), mais également de participer aux programmes de référence organisés par les organisations du secteur au nom de leurs membres (American Gas Association, par exemple). Pour de plus amples informations sur un programme complet et officiel de référence en matière de sécurité de la flotte, visitez le site www.trafficsafety.org pour en savoir plus sur le programme de référence en matière de sécurité de la flotte STRENGTH IN NUMBERS™ de NETS. Notez qu'il peut avoir une grande valeur pour les grandes et les petites flottes, pour tous les types de véhicules ainsi que pour les employeurs qui exercent leurs activités à l'échelle mondiale, dans une seule région du monde ou dans un seul pays uniquement.

Lors d'un étalonnage non officiel, un groupe d'employeurs, habituellement du même secteur, collabore pour améliorer les programmes ROAD SAFETY respectifs des sociétés sans engager un tiers pour recueillir et analyser les données.

Le programme de référence de NETS recueille des données sur les CPMM/IPMM et les éléments du programme utilisés par les sociétés participant à l'exercice d'étalonnage.

Les éléments du programme étalonnés par NETS incluent, mais sans s'y limiter :

- 1) Politiques
- 2) les programmes de formation, y compris les processus de conduite commentée ;
- 3) l'intervention et l'identification des conducteurs à haut risque ;
- 4) les processus d'examen des collisions ;
- 5) l'utilisation des systèmes de surveillance embarqués au véhicule (In-vehicle Monitoring Systems, IVMS) et la technologie de sécurité fournie par les fabricants d'équipement d'origine (FEO) ;
- 6) les processus des conducteurs autorisés (conjoint/concubin/programmes dépendants/contractants) ;
- 7) les paramètres (p. ex., CPMM/IPMM, pourcentage de flotte dans une collision, types de collisions les plus courants, tableau de bord par type de véhicule et par pays ou par zone dans le monde) ;
- 8) la politique relative au téléphone portable et aux autres appareils électroniques ;
- 9) l'engagement de la haute direction ;
- 10) les contrôles administratifs (p. ex., limites sur les heures de conduite par jour ou de manière consécutive en une semaine, pauses obligatoires).

DÉFINITIONS

ABS	Système antiblocage des roues
Collision	Un incident qui implique un véhicule à moteur en fonctionnement entrant en contact avec un autre véhicule, un bien, une ou plusieurs personnes, ou un ou plusieurs animaux. Cet incident peut se produire sur une voie publique ou non, et peut entraîner des dommages sur le véhicule, des dommages matériels ou des blessures.
Conducteur de la société	<ul style="list-style-type: none"> • Un conducteur de la société est celui à qui est attribué un véhicule appartenant à la société ou que celle-ci loue. • À la discrétion de l'employeur, les conducteurs de la société peuvent également inclure les conjoints, les concubins, les personnes à charge titulaires d'un permis, ainsi que le personnel sous contrat. • Les conducteurs de la société comprennent également les employés qui disposent d'un véhicule de fonction. • Les travailleurs sous contrat et les employés temporaires qui conduisent des véhicules personnels, mis en commun, loués, à bail ou non, pour le compte de la société sur plus de 5 000 miles (8 000 kilomètres) par an sont aussi des conducteurs de la société.
Formation de conduite préventive	Un cours pour enseigner les techniques de conduite sécuritaires et la responsabilité pour tous les usagers de la route. Il va au-delà de la maîtrise du Code de la route et des mécanismes de base de la conduite. Son objectif est de réduire le risque de collision en anticipant les situations dangereuses, malgré les conditions défavorables ou les erreurs commises par les autres.
Véhicule lourd	<p>Un véhicule :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qui seul ou en combinaison avec un camion/une remorque dispose d'un Poids nominal brut du véhicule (PNBV) combiné de 26 001 livres (11 794 kilogrammes) ou plus ou • Est conçu pour transporter 16 passagers ou plus, incluant le conducteur.
SSSE	Santé, sûreté, sécurité, environnement
Blessure	Le traitement médical au-delà des premiers secours est obligatoire et une blessure a été diagnostiquée par un médecin ou un autre professionnel de la santé. D'autres définitions incluent les blessures physiques ou dommages causés à une personne, entraînant une perte de conscience, au moins un jour d'absence au travail, une limitation de l'exercice des fonctions du poste ou un changement de poste.

IVMS	Les systèmes de surveillance embarqués (In-vehicle Monitoring Systems, IVMS), ou systèmes de surveillance du comportement du conducteur, sont des dispositifs électroniques qui enregistrent des données relatives au comportement du conducteur et à l'utilisation du véhicule, telles que la date, l'heure, la vitesse, les accélérations, les décélérations et l'utilisation de la ceinture de sécurité.
Système de gestion de trajet	Un système de gestion de trajet est un processus planifié et systématique de réduction des risques relatifs au transport routier au sein des activités de la société. La gestion de trajet est constituée des éléments suivants : 1) un mécanisme formel pour évaluer la nécessité d'effectuer des déplacements et chercher à supprimer ou réduire les longs trajets et 2) une procédure pour gérer les trajets, notamment limiter les risques, planifier des itinéraires sécurisés et la communication entre les conducteurs et les superviseurs.
JMP	Le Plan de gestion de trajet (Journey Management Plan, JMP) fait partie d'un système de gestion de trajet et fait référence au plan convenu entre le conducteur et le superviseur (ou le responsable de trajet). Le JMP couvre l'intervalle de temps entre le départ et l'arrivée à la destination finale. Le JMP fournit des détails sur l'itinéraire le plus sûr afin d'éviter ou de limiter les dangers éventuels en cours de route, sur les itinéraires alternatifs, sur les stations radio de surveillance du trafic, sur les communications en cours de route et inclut les périodes de pause (dans des lieux sûrs) que les conducteurs prennent pour prévenir la fatigue. Dans les sites où il n'y a pas de système d'intervention publique en cas d'urgence, le plan doit indiquer les établissements dans lesquels les conducteurs peuvent recevoir des soins médicaux.
Véhicule léger	Un véhicule : <ul style="list-style-type: none"> • dont le Poids nominal brut du véhicule (PNBV) est inférieur à 10 001 livres (4 356 kilogrammes) ou qui est destiné à transporter huit personnes ou moins, incluant le conducteur. Le PNBV est la capacité maximale de chargement d'un véhicule spécifique, incluant le conducteur, les passagers, le carburant et la cargaison.
Véhicule moyen	Un véhicule : <ul style="list-style-type: none"> • Dont le PNBV est supérieur à 10 001 livres (4 356 kilogrammes), mais inférieur à 26 001 livres (11 794 kilogrammes) • Qui tire une remorque, quel que soit le type, et dont la somme des PNBV est inférieure à 26 001 livres (11 794 kilogrammes) ou • Qui est destiné à transporter 9 à 15 personnes, incluant le conducteur.

NCAP	Programme d'évaluation des nouveaux véhicules (New Car Assessment Program). Habituellement sous la supervision du gouvernement, un NCAP est chargé de tester les véhicules à moteur et de leur attribuer un score (généralement numérique) en fonction de leur capacité à protéger leurs occupants contre les blessures en cas de collision. Plus d'informations : http://www.globalncap.org/
Technologie de prévention des retournements	<p>La technologie de prévention des retournements conçue pour les véhicules légers utilise un système de contrôle électronique de stabilité (ESC). Ce système peut déclencher les freins sur chaque roue permettant au véhicule de regagner de la traction, ce qui permet au conducteur de contrôler le véhicule.</p> <p>Les autres noms de cette technologie sont : le système d'antipatinage des roues (ASR), le contrôle de stabilité du véhicule (VSC), le correcteur électronique de trajectoire (ESP), la commande dynamique de stabilité (DSC). Le système est installé sur les nouvelles voitures, véhicules tout-terrain et camionnettes de la plupart des constructeurs automobiles.</p>
Protection contre les retournements	<p>Les structures de protection contre les retournements (généralement des cabines ou des arceaux) visent à protéger les occupants du véhicule contre les blessures causées par le retournement du véhicule.</p> <p>Cette protection supplémentaire peut prendre la forme de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cage intégrale de sécurité à l'intérieur du véhicule • Colonnes de soutien du toit • Fenêtre renforcée
Protection latérale contre les impacts	<p>Un système de protection contre les blessures lors d'une collision latérale, conforme à la réglementation de l'Union européenne ECE95, la réglementation américaine FMVSS 214 ou équivalente.</p> <p>En général, tous les véhicules modernes sont dotés d'une structure qui protège des impacts latéraux ; la majorité des véhicules est équipée d'airbags latéraux et beaucoup sont équipés d'airbags ou de rideaux gonflables supplémentaires qui protègent la tête.</p>

EXIGENCES EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les exigences sont regroupées en quatre piliers :

- A. **Système de gestion de la SÉCURITÉ ROUTIÈRE** : contient des éléments du programme qui permettent à une organisation d'améliorer la performance de la sécurité routière
- B. **Exigences concernant le conducteur et le passager**
- C. **Exigences concernant la gestion de trajet** pour la planification, l'exécution et le suivi
- D. **Exigences concernant le véhicule**

Les éléments obligatoires pour une solide initiative de la sécurité routière sont énumérés à gauche. Les documents supplémentaires, notamment les références en matière de conseils, de bonnes pratiques et les annexes sont à droite.

Éléments obligatoires	Conseils
A. Système de gestion de la sécurité routière	
<p>1. Un système de gestion de la sécurité routière doit être mis en œuvre pour s'assurer de la planification, de la réalisation, du contrôle et de la direction des activités afin de minimiser les risques liés au transport routier. Le système de gestion doit contenir les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Direction et engagement B. Cibles, objectifs et politiques sur la SÉCURITÉ ROUTIÈRE C. Organisation, ressources, rôles et responsabilités D. Compétence, formation et sensibilisation E. Gestion des risques liés au transport routier F. Processus de communication G. Documentation du système de gestion H. Planification et contrôle opérationnels I. Préparation et intervention en cas d'urgence J. Surveillance, mesure, analyse et évaluation K. Enquête et suivi des incidents au niveau du transport routier L. Audits internes M. Révision de la gestion N. Non-conformité et actions correctives et préventives O. Engagement pour une amélioration continue 	<p>Les exemples de cadres pour des systèmes complets de gestion de la sécurité routière sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La pratique recommandée pour la sécurité des transports terrestres OGP 365 - Les systèmes de management de la sécurité routière ISO 39001:2012 (RTS) – Exigences et recommandations de bonnes pratiques <p>En outre, les Règles de sécurité standard pour l'utilisation de véhicules à moteur ANSI/ASSE Z15.1 2012 contiennent des éléments d'un système de management de la sécurité routière.</p> <p>Des exemples d'organigrammes et des rapports d'enquête sur des incidents sont disponibles à l'annexe A.</p>

Ces informations sont fournies gracieusement par NETS à ses membres ainsi qu'au grand public. Elles sont fournies « telles quelles », sans aucune représentation ni garantie quant à leur exactitude, et ni NETS ni aucune société y ayant contribué n'est responsable du contenu ou de l'utilisation de ces informations.

B. Exigences concernant le conducteur et le passager	
1. Les occupants des véhicules doivent mettre les ceintures de sécurité. C'est au conducteur de faire part de cette exigence.	
2A. Les conducteurs doivent avoir un permis de conduire valide dans le pays où se trouve le véhicule et pour le type de véhicule en question.	Voir l'annexe B4 pour consulter un exemple de politique relative au permis de conduire.
2B. Développer une politique interne sur l'aptitude au travail pour s'assurer que les conducteurs sont physiquement et mentalement aptes à conduire.	Mettre en œuvre un processus sur l'aptitude au travail du conducteur qui inclut des examens médicaux réguliers (p. ex., dépistage des troubles du sommeil tel que l'apnée du sommeil).
<p>3. Les conducteurs doivent réussir une formation de conduite préventive spécifique aux différentes catégories de véhicules utilisés. La formation doit inclure :</p> <p>A. La sensibilisation aux risques (notamment la gestion de la fatigue et la distraction au volant) et les éléments identifiés par un examen de l'historique des collisions</p> <p>B. Une formation pratique, au volant ou une autre méthode pour démontrer et évaluer le niveau de compétence</p> <p>C. Des cours de perfectionnement réguliers en fonction de la performance du conducteur et de son exposition aux risques, assortis d'un cours de perfectionnement pratique au minimum tous les trois ans</p>	<p>NETS recommande de suivre une formation en matière de sensibilisation sur les retournements lorsqu'il représente un risque élevé (à cause du type de véhicule, du type ou des conditions de la route, par exemple).</p> <p>Voir l'annexe B2 pour consulter un exemple de politique relative à la formation du conducteur, avec notamment des informations sur les commentaires et les évaluations de la conduite par un collègue.</p> <p>NETS recommande d'obtenir l'approbation/l'acceptation par écrit du conducteur en ce qui concerne la politique de la formation du conducteur.</p>

<p>4. La direction doit mettre en place un processus d'intervention de conducteur à haut risque qui doit inclure au minimum :</p> <p>A. Des critères d'identification, de notification et de gestion des conducteurs à haut risque ;</p> <p>B. Une séance de formation avec le supérieur direct immédiatement après la classification comme « conducteur à risque » ; et</p> <p>C. Une formation complémentaire ainsi que des exigences supplémentaires s'appliquant à l'évaluation ;</p> <p>D. Une orientation vers un processus approprié en matière de gestion de la performance.</p>	<p>Voir l'annexe B6 pour consulter un exemple de politique relative à l'identification et à la gestion des risques élevés.</p>
<p>5A. Identifier, d'après une évaluation des risques HSSE, les véhicules qui doivent être équipés avec des systèmes de surveillance embarqués (In-Vehicle Monitoring Systems, IVMS). À tout le moins, les dispositifs IVMS doivent enregistrer et comparer avec la « clé d'identification du conducteur », la vitesse, les accélérations et décélérations brusques, les kilomètres ou miles parcourus et les heures de travail du conducteur.</p> <p>5B. Utiliser les données du IVMS pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fournir des commentaires aux conducteurs et améliorer les performances du conducteur • Appliquer la reconnaissance et la gestion des conséquences ; infliger des sanctions en cas de non-respect 	<p>Une approche axée sur le risque peut servir à définir le rythme d'introduction de l'IVMS. Le résultat de l'évaluation des risques peut avoir pour effet l'introduction de l'IVMS pour les conducteurs à haut risque dans un premier temps, suivi des autres catégories de conducteurs.</p> <p>Un exemple de mise en application de l'IVMS et un document relatif à des conseils sur les commentaires du conducteur peuvent être consultés sur http://www.ogp.org.uk/pubs/365-pdf.12</p> <p>Remarque : la mise en application de cette exigence ne signifie pas que les autres mécanismes de rétroaction (par exemple les commentaires et les évaluations de la conduite par un collègue) ne sont pas une méthode valable pour améliorer les performances du conducteur. Les commentaires</p>

	et les évaluations de la conduite par un collègue peuvent encore faire partie du programme de formation du conducteur.
<p>6. Les conducteurs ne sont pas autorisés à utiliser un téléphone portable, un téléavertisseur ou un poste radio émetteur-récepteur lorsqu'ils sont en train de conduire. Cela inclut les appareils mains libres.</p> <p>A. Les exceptions, si la loi le permet, s'appliquent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans les cas d'urgence • Dans le cadre de la gestion du convoi • Dans d'autres situations, fondées sur les évaluations de risque HSSE 	Voir l'annexe B1 pour consulter un exemple de politique sur l'utilisation du téléphone portable.
<p>7. Les conducteurs ne doivent pas conduire sous l'effet de l'alcool, de drogues, de stupéfiants ou de médicaments qui pourraient compromettre l'aptitude à conduire un véhicule.</p>	Voir l'annexe B3 pour consulter un exemple de politique relative à la consommation d'alcool, de drogues et de médicaments qui pourraient compromettre l'aptitude à conduire un véhicule.
<p>8. L'utilisation de véhicules motorisés à deux roues dans le cadre d'activités pour le compte de l'entreprise n'est pas autorisée, sauf si une évaluation des risques attestant d'un contrôle satisfaisant est mise en place pour gérer le risque lié à ce type de transport.</p> <p>Si le résultat de l'évaluation des risques approuve l'utilisation de véhicules motorisés à deux roues, une politique/procédure doit être mise en place répondant à des exigences minimales pour l'utilisation de ces véhicules, y compris l'utilisation de casques appropriés et le suivi d'une formation de pilotage spécialisée.</p>	Voir l'annexe B7 pour consulter un exemple de politique sur l'utilisation des véhicules motorisés à deux roues.

C. Gestion de trajet	
<p>1. La direction doit mettre en application les procédures de gestion de la fatigue ainsi qu'un programme de périodes de travail, de conduite et de repos. Le programme doit se conformer aux lois et aux règlements locaux. La direction ne doit pas assigner au conducteur un travail qui violerait le programme de périodes de travail, de conduite et de repos.</p> <p>A. Les conducteurs doivent être physiquement et mentalement capables de conduire le véhicule.</p> <p>B. Les conducteurs sont autorisés à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne pas conduire s'ils ne sont pas complètement reposés ou attentifs • Arrêter le véhicule et faire une pause dans un endroit sûr s'ils commencent à manquer d'attention <p>C. Les conducteurs doivent respecter leurs heures de travail, de conduite et leurs temps de repos.</p>	<p>Mettre en place des procédures pour la gestion de la fatigue qui permettent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De planifier le travail de façon à aménager des périodes de pauses suffisantes, d'éviter les longues heures au volant, d'éviter la conduite de nuit et d'éviter la rotation des quarts de travail • De laisser les employés programmer une nuitée • De sensibiliser les conducteurs au risque de la fatigue et aux stratégies à adopter afin de gérer la fatigue • Si les lois et les règlements locaux ne définissent pas les heures de travail, de conduite et les temps de repos, ceux stipulés au Tableau 1 (page 22) sont recommandés. • Si les lois et les règlements locaux sont moins stricts au sujet des heures de travail, de conduite et des temps de repos, NETS recommande de mettre en application les exigences plus strictes figurant au Tableau 1.

<p>2. Les responsables doivent régulièrement remettre en question et examiner le nombre de trajets dans le but de supprimer des déplacements et de réduire le risque.</p>	<p>Envisager des modes de transport plus sûrs (transport ferroviaire, maritime, aérien) et d'autres moyens d'effectuer le travail, tels que la vidéoconférence ou les réunions sur Internet.</p> <p>Lorsque le transport routier est la seule solution possible, des mesures spécifiques sur le transport routier doivent être envisagées pour réduire l'exposition (kilomètres ou miles parcourus) et le risque. Cela comprend : l'utilisation de modes de transport routier à moindre risque (le bus par rapport à l'utilisation d'un véhicule léger, par exemple) et en combinant des déplacements.</p>
<p>3A. Utiliser une évaluation locale des risques HSSE pour identifier quels (types de) trajets requièrent un Plan de gestion de trajet (JMP) et sa mise en application pour ces derniers.</p> <p>3B. Le JMP comprend l'itinéraire approuvé, l'identification des dangers sur l'itinéraire et les contrôles associés, les sites d'arrêts, ainsi que les besoins de communication pendant le déplacement. Lors de la planification du déplacement, les heures de travail, de conduite et les temps de repos spécifiés au Tableau 1 s'appliquent. Il en est de même des contrôles sur la gestion de la fatigue.</p>	<p>Voir l'annexe C pour consulter un exemple de politique sur la gestion du trajet.</p> <p>NETS recommande de nommer des responsables de trajet et de s'assurer qu'ils reçoivent une formation adéquate.</p> <p>Lorsque cela est possible, le conducteur et le responsable du trajet effectuent une mise au point avant le départ pour s'assurer que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Le conducteur est apte au travail et est qualifié pour effectuer le trajet (voir également les exigences 3, 4 et 8) b. Le conducteur et le responsable du trajet ont bien compris le JMP c. Les véhicules sont inspectés avant le voyage (voir également l'exigence 16.2) <p>Lors des voyages sur lesquels les mises au point avant le départ ne sont pas réalisables, des contrôles</p>

	alternatifs peuvent être mis en œuvre pour assurer que les trajets respectent les points a, b et c mentionnés ci-dessus.
4. Le transport de passagers non autorisés est interdit dans le véhicule dans le cadre d'activités pour le compte de l'entreprise.	<p>Mettre en application une politique qui spécifie les personnes autorisées à conduire un véhicule que la société possède ou loue, et celles qui sont autorisées à voyager dans un véhicule que la société possède ou loue.</p> <p>En général, un passager autorisé dans un véhicule poids lourds est une personne qui a été approuvée par la direction de la ligne du conducteur. Cela comprend, sans toutefois s'y limiter, les conducteurs-formateurs, les conducteurs-stagiaires, le personnel d'entretien et de transport.</p> <p>Dans certains pays, les passagers doivent se plier aux exigences réglementaires pour lesquelles ils sont censés avoir pris connaissance de la cargaison, ses propriétés et des processus d'intervention d'urgence.</p>
5. Les conducteurs doivent, lorsque la loi l'autorise, conduire avec les phares allumés en journée.	

TABEAU 1 : EXEMPLE D’HEURES DE TRAVAIL, DE CONDUITE ET DE TEMPS DE REPOS

Les recommandations ci-dessous sont principalement fondées à partir des cadres réglementaires appliqués aux véhicules lourds. Toutefois, un certain nombre d’éléments ci-dessous, par exemple, ceux relatifs à la nécessité de faire des pauses et la nécessité de considérer la durée du trajet domicile-lieu de travail comme un élément pris en compte dans le total du temps passé à conduire, concernent également les véhicules légers et moyens.

Voir l’Annexe C1 pour obtenir de plus amples informations sur chaque exigence répertoriée au Tableau 1, sur l’importance de se conformer à ces exigences et sur la façon dont elles sont liées aux lois et réglementations locales.

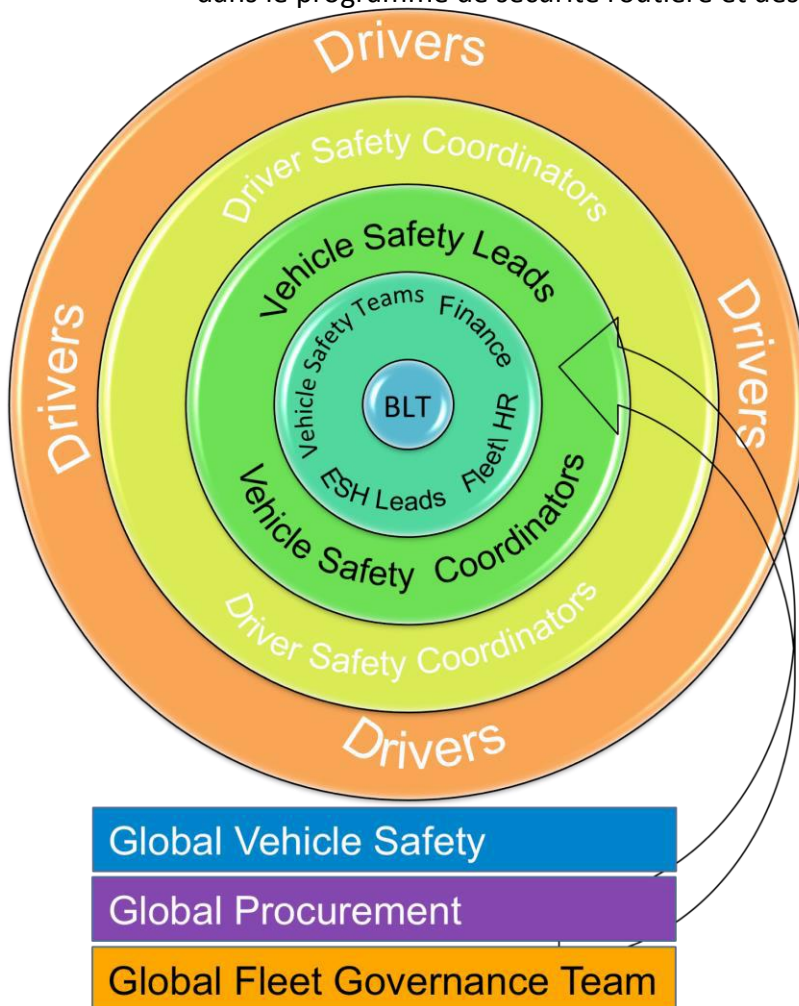
	Pour les conducteurs de véhicules légers ou moyens	Pour les conducteurs de véhicules lourds et autres, dont l’activité principale est la conduite
Temps de conduite maximum entre les pauses et temps de pause minimum	Deux heures de conduite continue, suivies d’une pause d’au moins 15 minutes.	4,5 heures de conduite continue, suivies d’une pause de 30 minutes. Toutefois, il est fortement recommandé de faire des pauses de 15 minutes toutes les 2 heures, ou plus fréquemment pendant les phases creuses du rythme circadien.
Nombre d’heures de travail/service maximum* au cours d’une période de 24 heures consécutives * Nombre d’heures de travail/service incluant principalement la conduite professionnelle	L’employé n’est pas autorisé à conduire après 12 heures de travail/service.	L’employé n’est pas autorisé à conduire après 14 heures de service.
Nombre d’heures de conduite maximum au cours d’une période de 24 heures consécutives	Huit heures en tout, temps de trajet domicile-lieu de travail exclu. Neuf heures, incluant le temps de trajet domicile-lieu de travail.	Dix heures en tout, temps de trajet domicile-lieu de travail exclu. Onze heures, incluant le temps de trajet domicile-lieu de travail.
Nombre d’heures de travail/service maximum au cours d’une période de 7 jours ou de 14 jours consécutifs	Interdiction de conduire après 40 heures de travail/service réparties sur une période de 7 jours ou 80 heures sur une période de 14 jours.	Interdiction de conduire après 70 heures de service réparties sur une période de 8 jours ou 120 heures sur une période de 14 jours.

D. Véhicule	
<p>1. La direction doit veiller à ce que les véhicules utilisés respectent les normes minimales :</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Ceintures de sécurité à 3 points* B. Appuie-tête* C. Airbag (pour le conducteur et le passager avant) D. Protection contre les chocs latéraux E. ABS F. Système de surveillance embarqué IVMS (en fonction de l'évaluation des risques) G. Kit d'intervention d'urgence <p>* Normes minimales pour les véhicules légers utilisés dans le cadre des activités de l'entreprise, qui appartiennent au conducteur ou que celui-ci loue.</p>	<p>Les normes énoncées dans le présent document sont des normes minimales. Des normes supplémentaires peuvent inclure : la capacité de remorquage, des considérations ergonomiques (p. ex., la facilité d'accès, de mouvement, la capacité à travailler du ou dans le véhicule), les dispositifs de sécurité tels que les systèmes de stabilité, les dispositifs de détection ou de vision arrière, un système anticollision, des systèmes de miroirs extérieurs et de caméra dans la cabine.</p> <p>NETS recommande d'utiliser des véhicules équipés de dispositifs de protection ou de prévention contre les retournements, si une évaluation des risques de retournement détermine un risque élevé.</p> <p>NETS recommande que les véhicules aient obtenu au moins quatre étoiles au système de notation NCAP ou dans un système équivalent de notation de crash-tests.</p> <p>L'équipement d'urgence approprié comprend : une trousse de premiers secours, une lampe-torche, un gilet de sécurité réfléchissant, un extincteur, des triangles de signalisation.</p>
<p>2A. Maintenir les véhicules en bon état de fonctionnement conformément aux spécifications du fabricant ainsi qu'aux exigences légales locales.</p>	<p>Voir l'Annexe D pour consulter un exemple de procédure de maintenance de véhicule et une procédure d'inspection de véhicule.</p>

2B. Les conducteurs doivent effectuer les inspections avant le départ pour s'assurer que le véhicule est en bon état de fonctionnement et adapté au déplacement.	
3. Attacher les objets mobiles présents dans l'habitacle	Aucun objet mobile ne doit être transporté dans l'habitacle ; un filet ou un dispositif équivalent peut être utilisé pour séparer la zone de stockage de la zone passagers.

ANNEXE A1.1 : EXEMPLE DE STRUCTURE ORGANISATIONNELLE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- 1.1 Les organisations qui opèrent dans un grand nombre d'entreprises ou de zones géographiques peuvent envisager la création d'une politique mondiale de haut niveau, qui énonce les exigences minimales et permet aux unités régionales ou commerciales d'établir des lignes directrices plus détaillées, spécifiques aux opérations applicables et dans les limites des exigences de la politique mondiale.
- 1.2 Afin de réussir à mettre en œuvre et à maintenir un programme portant sur la sécurité routière et du parc de véhicules, une solide démonstration de l'engagement de la direction dans le programme de sécurité routière et des véhicules est requise.



Conducteurs

- Conduisent prudemment
- Relèvent le kilométrage et signalent les incidents
- Travaillent avec les coordinateurs de la sécurité des conducteurs
- Suivent la formation des conducteurs

Coordinateurs de la sécurité des conducteurs (CSC)

- Professionnels administratifs ou responsables d'équipes
- Fournissent les données pertinentes sur la sécurité des véhicules à l'équipe
- Surveillent les conducteurs à risque au sein des équipes
- Soutiennent la sécurité et influencent celle-ci au sein des équipes
- Participent au réseau des CSC
- Signalent les incidents et relèvent le kilométrage

Coordinateurs de la sécurité des véhicules

- Responsables clés des entreprises ou des SSE
- Affectent les CSC et travaillent avec eux
- Travaillent avec les responsables de la sécurité des véhicules
- Prennent part aux équipes de sécurité des véhicules

Responsables de la sécurité des véhicules/Service santé, sécurité, environnement (SSE)

- Travaillent avec les coordinateurs et les CSC
- Gèrent les systèmes et capturent les indicateurs SSE
- Donnent des conseils aux équipes de sécurité des véhicules

Équipes de sécurité des véhicules

- Établissent des politiques
- Demandent et contrôlent les indicateurs
- Sont sous la responsabilité de la direction de l'entreprise

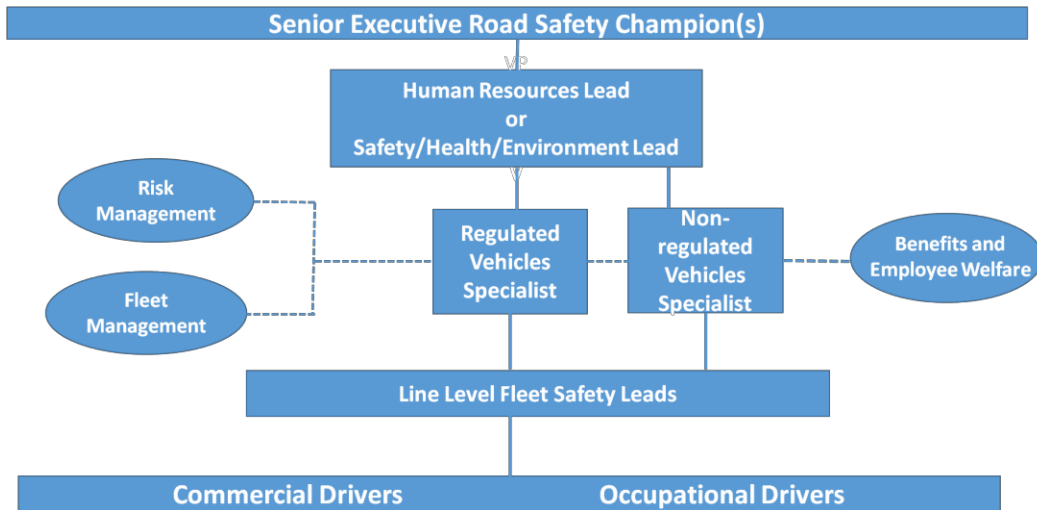
Équipes de direction des entreprises/Dirigeants

- Définissent l'orientation et les attentes
- Analysent les indicateurs
- Approuvent et appliquent les politiques
- Gèrent le suivi des conducteurs et les interventions

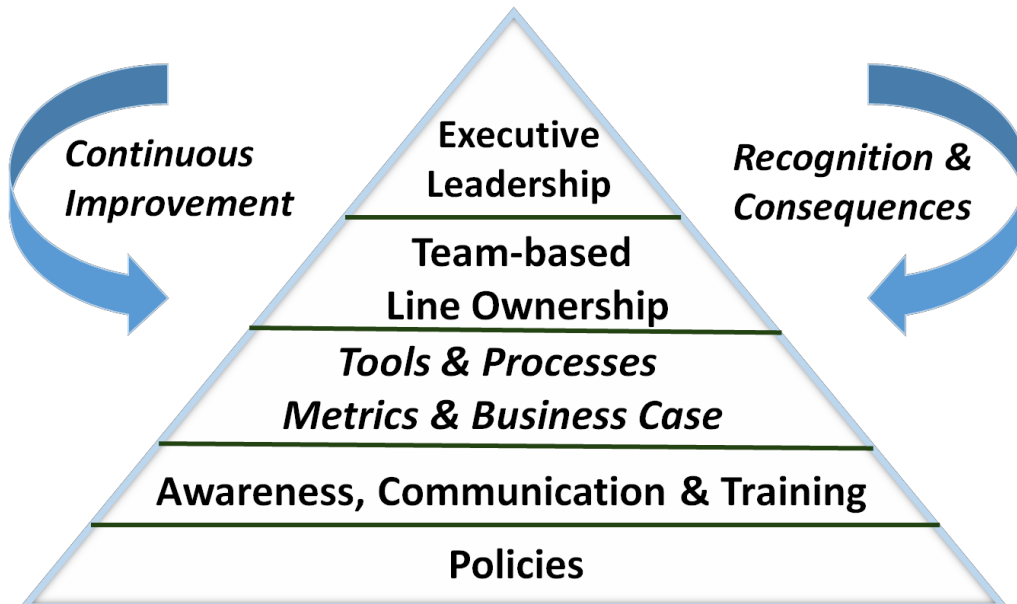
- 1.3 Les dirigeants d'entreprise doivent s'assurer que le programme dispose des ressources adéquates pour mettre en œuvre le programme, recueillir et transmettre les indicateurs appropriés, analyser les incidents/collisions, garantir que la formation des conducteurs a été suivie comme requis, identifier les domaines d'amélioration continue et s'y consacrer. Un exemple de structure se trouve ci-dessus.
- 1.4 Envisager la création d'équipes de sécurité des véhicules au niveau régional afin de gérer les problèmes au sein de chaque unité commerciale ou région du monde.
- Établir et examiner une politique de sécurité dans la région/l'unité commerciale
 - Identifier les coordinateurs de la sécurité des véhicules et veiller à ce qu'ils soient en nombre suffisant
 - Analyser les incidents et les collisions
 - Veiller à ce que la formation des conducteurs soit suivie conformément à la politique
- 1.5 Il doit exister une méthode visant à identifier et former les individus responsables de la gestion des exigences du programme de sécurité des véhicules et qui serviront de point de contact principal afin de faciliter tout signalement et toute autre communication vers les conducteurs de l'entreprise et leurs conjoints/partenaires qui conduisent des véhicules que la société possède ou qu'elle loue.

ANNEXE A1.2 : EXEMPLE D'ORGANIGRAMME SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET MODÈLE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sample Fleet Safety Organizational Chart



Fleet Safety Management Model



ANNEXE A2 : EXEMPLE DE PROCÉDURE D'ENQUÊTE EN CAS D'INCIDENT

OBJECTIF

Déterminer les faits d'une collision/d'un incident et suivre le protocole requis.

CHAMP D'APPLICATION

Tous les employés conduisant des véhicules de (ajouter le nom de la société) (véhicules que la société possède ou qu'elle loue)

DÉFINITIONS

Collision ou incident évitables : on parle d'une collision ou d'un incident évitables lorsque l'employé de (ajouter le nom de la société) n'a pas fait tout son possible pour éviter la collision ou l'incident, notamment en n'anticipant pas le danger et en n'appliquant pas les procédures appropriées de conduite préventive.

Collision ou incident non évitables : on parle d'une collision ou d'un incident non évitables lorsque l'employé de (ajouter le nom de la société) a fait tout son possible pour éviter la collision ou l'incident, notamment en anticipant le danger et en appliquant les procédures appropriées de conduite préventive.

GÉNÉRALITÉS

Une enquête sur une collision consiste à rechercher des faits. En tant que responsable pour (nom de la société), vous devez non seulement déterminer ce qu'il s'est passé, mais aussi la raison pour laquelle c'est arrivé et, surtout, comment votre employé peut éviter des collisions similaires. Environnement, état de la route et des véhicules, comportement humain et organisationnel : tout doit être pris en compte. Le succès de l'enquête dépend de la capacité du responsable à obtenir les faits sans préjugés et sans chercher à étayer des idées préconçues.

Pour (nom de la société), l'objectif ultime de l'enquête et de la détermination du caractère évitable est l'auto-amélioration, afin d'éviter les collisions à l'avenir.

Les directives contenues dans les pages suivantes visent à aider les responsables à réaliser la partie enquête et détermination du caractère évitable de leur travail. En suivant la procédure pas à pas telle que décrite, les responsables seront en mesure de rassembler suffisamment d'informations utiles et de fournir des documents juridiques et financiers à (nom de la société). Il est essentiel que les rapports soient aussi complets et précis que possible, car ils sont, dans bien des cas, les seuls documents officiels

de (nom de la société) sur la collision et peuvent être utilisés devant un tribunal à des fins d'assurance ou pour justifier une sanction disciplinaire.

Responsabilités des employés

Lorsqu'il est impliqué dans une collision de véhicules, l'employé doit :

1. S'arrêter immédiatement pour enquêter.
2. Aider toute personne blessée.
3. Prévenir les services d'urgence.
4. Protéger la scène de la collision en plaçant des dispositifs de signalisation, le cas échéant, pour avertir les automobilistes, etc.
5. Protéger son véhicule contre tout dommage supplémentaire ou contre le vol. Ne pas se mettre en situation de danger.
6. Si possible, ne pas déplacer le véhicule avant l'arrivée de la police.
7. Être courtois, mais ne rien signer et ne pas discuter de la collision, sauf avec la police et le représentant de (nom de la société), une fois identifié.
8. Informer immédiatement son responsable par téléphone.
9. Contacter Fleet Response pour signaler la collision.
10. Ne pas admettre sa responsabilité ni accepter de payer quoi que ce soit.
11. Se protéger en trouvant des témoins, comme les premières personnes arrivées sur le lieu de l'incident. S'ils refusent de donner leurs noms, prendre les numéros d'immatriculation des véhicules.
12. Si possible, prendre des photos du ou des véhicules et de la scène de la collision.

Responsabilités des responsables

Lorsqu'un employé appelle pour signaler une collision, le responsable doit :

1. S'assurer que l'employé n'est pas blessé et qu'il est hors de danger.
2. Déterminer si l'employé a besoin de soins médicaux immédiats et lui donner les moyens d'en recevoir (appeler une ambulance si nécessaire).
3. S'assurer que l'employé a suivi les étapes décrites ci-dessus.

SUR LES LIEUX DE L'INCIDENT

Lorsqu'il arrive sur la scène de l'incident, le **responsable** doit (le cas échéant) :

1. Vérifier comment vont l'employé et les autres personnes impliquées.
2. Sécuriser le véhicule et son contenu.
3. Photographier les lieux.
4. Rassembler des informations pour son rapport.
5. Faire un croquis de la scène.
6. Obtenir les déclarations des témoins.

Photographie de la scène

Prendre des photos de la scène de la collision sous autant d'angles différents que possible.

Prendre des photos des véhicules à une distance suffisante pour être sûr de prendre également la zone environnante. Il faut également inclure des gros plans de tous les dommages constatés à l'intérieur ou à l'extérieur des véhicules, ou sur les biens matériels aux alentours. Si les véhicules ont été déplacés, photographier chacun d'eux sous autant d'angles que possible.

Il est préférable d'avoir trop de photos d'une collision que pas assez !

Collecte d'informations sur les lieux

Emplacement exact de la collision. Veiller à bien noter :

1. la ville, le département et la région dans lesquels la collision s'est produite
2. le nom de la rue, de la route ou de l'autoroute
3. l'adresse la plus proche si la collision s'est produite dans une agglomération
4. la distance de l'intersection la plus proche ou d'autres points de repère comme une ferme, un parc, une entreprise, un panneau, etc.

Parties impliquées. Veiller à bien noter :

1. le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de toutes les parties impliquées, notamment ceux des passagers, témoins et agents de police (si possible, demander le numéro de matricule de l'agent de police)
2. qui sont les propriétaires de tous les véhicules ou d'autres biens impliqués dans la collision
3. la compagnie d'assurance et le numéro de la police de l'autre conducteur ainsi que le nom et le numéro de téléphone de l'agent

Ces informations sont fournies gracieusement par NETS à ses membres ainsi qu'au grand public. Elles sont fournies « telles quelles », sans aucune représentation ni garantie quant à leur exactitude, et ni NETS ni aucune société y ayant contribué n'est responsable du contenu ou de l'utilisation de ces informations.

Concernant les véhicules impliqués et les dommages matériels, veiller à bien noter : la marque, le modèle, l'année, le numéro d'immatriculation, la couleur, le type (auto, camion, moto) et, si possible, le numéro de série de tous les véhicules impliqués.

Décrire les dommages subis par chacun des véhicules et des biens matériels. En se basant sur des expériences précédentes le cas échéant, estimer le montant des dommages en euros, mais ne faites aucune déclaration concernant l'estimation des dommages.

Étendue des blessures

1. Si possible, déterminer la nature et l'étendue exactes des blessures subies par toute personne impliquée dans la collision (appeler l'hôpital dès votre retour au bureau, au besoin).
2. S'assurer que le conducteur est physiquement et mentalement capable de conduire avant de lui permettre de continuer.
3. Si possible, trouver le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du ou des hôpitaux/centres de soins médicaux auxquels les blessés ont été transportés.
4. Si possible, trouver le nom et le numéro de téléphone de la compagnie d'ambulance qui a transporté les blessés.

Déterminer si les critères du test de dépistage de consommation d'alcool ou de drogues sont remplis. Si la collision entraîne l'une des conséquences suivantes, la direction de (nom de la société) doit faire subir à l'employé un test de dépistage de consommation d'alcool et de drogues post collision :

1. un décès ou
2. une contravention pour infraction au Code de la route est remise au conducteur de (nom de la société) et il a été nécessaire de faire remorquer le véhicule car les dommages l'ont rendu hors service, ou bien si des personnes impliquées dans la collision ont reçu des soins médicaux immédiats en dehors de la scène de la collision

Déclarations : prendre note des déclarations des parties impliquées et des témoins décrivant la collision

Mesures. Vous devez mesurer :

1. la longueur des traces de dérapage (mesurer les traces en prenant une longueur équivalente le long du trottoir si le trafic ne vous permet pas de mesurer la marque de dérapage réelle en toute sécurité)
2. la largeur de la route ou de l'autoroute et de chaque voie de circulation
3. la distance entre le point d'impact (si les véhicules n'ont pas été déplacés) à partir d'au moins deux points de référence fixes comme l'axe central et le trottoir

En ce qui concerne les conditions de conduite, prendre note :

1. de la surface et de l'état de la route (p. ex., asphalte, humide)
2. des conditions météo et d'éclairage au moment de la collision (p. ex., clair, jour/nuit)

Se renseigner sur l'endroit où vous pouvez obtenir une copie du rapport de police et quand celui-ci sera disponible.

Vérifier la sécurité et la fiabilité mécanique du véhicule avant qu'il ne soit déplacé ou conduit.

En cas de doute, le faire remorquer.

Croquis de la scène

Réaliser un croquis aussi précis que possible de la scène de la collision, en incluant toutes les caractéristiques physiques des alentours telles que les arbres, clôtures, murs, fossés et panneaux. La signalisation routière, ainsi que le nom des rues et des routes, sont particulièrement importants.

De plus, veiller à indiquer :

1. le sens de circulation des véhicules impliqués avant la collision
2. le point d'impact (indiquer sa distance par rapport à un point de référence fixe)
3. le point d'arrêt final du ou des véhicules suite à la collision
4. la longueur de toutes les marques de dérapage
5. la largeur de la route et de chaque voie de circulation

DE RETOUR AU BUREAU : DÉTERMINATION DU CARACTÈRE ÉVITABLE

Après avoir effectué une enquête sur une collision, vous devez déterminer si celle-ci pouvait être évitée par votre employé et remplir une notification de décision. (Nom de la société) considère qu'une collision ou qu'un accident sont évitables, sauf si l'employé a tout mis en œuvre pour l'éviter, notamment s'il a anticipé le danger et appliqué les procédures de conduite préventive appropriées.

Il est important de rester objectif. Ce n'est pas toujours facile, mais les sentiments personnels envers l'employé concerné ne doivent absolument pas influencer la décision. Les effets de cette décision vont bien au-delà de l'employé et de la collision en question.

Selon cette définition, le caractère évitable dépasse largement la responsabilité légale de (nom de la société). Il est possible pour un employé d'être impliqué dans une collision ou un accident évitables, tout en n'étant pas légalement en tort. Les conducteurs de la société, étant des professionnels formés, portent une responsabilité supérieure quant à la prévention des collisions par rapport aux automobilistes ordinaires. Cette norme est certes exigeante, mais c'est celle de la profession et elle est universellement acceptée dans l'ensemble du secteur des transports.

En classant une collision ou un accident comme inévitable, un responsable pourrait, de façon tacite, approuver certains comportements au volant de ses employés. En jugeant l'événement évitable, le responsable définit un certain comportement comme étant inacceptable selon les normes de la société. En résumé, chaque décision définit les normes de conduite que les employés sont censés respecter.

ANNEXE B1 : EXEMPLE DE POLITIQUE RELATIVE À L'UTILISATION DU TÉLÉPHONE PORTABLE



Utilisation recommandée

Cette politique peut servir de modèle pour définir celle de votre société. Vous pouvez modifier le texte de la politique afin d'inclure des scénarios supplémentaires correspondant aux besoins de votre société, notamment en ce qui concerne les bénévoles, les conducteurs transportant des personnes au nom de votre société, la conduite sur des sites appartenant à la société, etc. Bien que vous puissiez modifier les termes de mise en application et des sanctions disciplinaires, l'inclusion de termes spécifiques renforce la conformité à une politique. Il est recommandé de faire examiner le texte final de la politique par votre service juridique.

Nous accordons une grande importance à la sécurité et au bien-être de tous les employés. En raison du nombre croissant d'accidents provoqués par l'utilisation de téléphones portables au volant, nous instaurons une nouvelle politique.

1. Les employés ne sont pas autorisés à utiliser un téléphone portable, soit tenu à la main, soit avec un kit mains libres, lorsqu'ils conduisent un véhicule automobile dans le cadre de leur travail ou pendant les heures de travail.
2. Les employés ne sont pas autorisés à lire ou à répondre à des e-mails ou à des textos lorsqu'ils conduisent un véhicule automobile dans le cadre de leur travail ou pendant les heures de travail.
3. Cette politique s'applique également à l'utilisation des ordinateurs de poche (PDA).
4. Au volant, il n'est pas autorisé de répondre aux appels : ces derniers doivent être redirigés vers la messagerie vocale.
5. Si un employé doit composer un numéro d'urgence (112), le véhicule doit tout d'abord être stationné dans un endroit sûr.

Les employés pourront recevoir deux avertissements. La troisième violation de cette politique par l'employé constituerait un motif de licenciement immédiat.

Votre signature apposée ci-dessous certifie que vous acceptez de vous conformer à cette politique.

Signature de l'employé

Date

Avertissement : bien que les informations et recommandations contenues dans cette publication aient été compilées à partir de sources considérées comme fiables, le National Safety Council (conseil de sécurité nationale des États-Unis) ne donne aucune garantie ni n'assume aucune responsabilité concernant l'exactitude, la suffisance ou l'exhaustivité de ces informations ou de ces recommandations. Des mesures de sécurité différentes ou supplémentaires peuvent être nécessaires dans certaines circonstances. Pour télécharger un kit gratuit des politiques relatives aux téléphones portables pour les employeurs, consultez le site http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx.

© 2009 National Safety Council. Tous droits réservés. Reproduit avec autorisation.

Ces informations sont fournies gracieusement par NETS à ses membres ainsi qu'au grand public. Elles sont fournies « telles quelles », sans aucune représentation ni garantie quant à leur exactitude, et ni NETS ni aucune société y ayant contribué n'est responsable du contenu ou de l'utilisation de ces informations.

ANNEXE B2 : EXEMPLE DE DIRECTIVE CONCERNANT LES EXIGENCES DE FORMATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Un processus doit être mis en place afin de garantir que les employés, leurs conjoints/concubins et les contractants qui conduisent des véhicules appartenant à la société ou loués par cette dernière sont correctement formés à la conduite de ces véhicules spécifiques et que ces formations sont documentées de manière appropriée.

Formation universelle pour tous les employés :

Une formation annuelle à la sensibilisation à la sécurité, en classe ou sur ordinateur, comprenant une certification de prise de connaissance de la politique, est obligatoire pour tous les employés qui conduisent dans le cadre du travail ou en dehors. La formation annuelle devra aborder la sensibilisation aux risques (notamment la gestion de la fatigue et la distraction au volant), les éléments identifiés par un examen de l'historique des collisions et une certification de prise de connaissance de la politique. Cette formation devra être proposée aux conjoints/concubins et contractants qui sont autorisés à conduire les véhicules que la société possède ou qu'elle loue.

Formation à la conduite des véhicules légers pour les conducteurs de la société :

Tous les conducteurs de véhicules légers de la société sont tenus de suivre la formation annuelle universelle. Outre les exigences relatives à la formation universelle pour tous les employés, la formation des conducteurs de véhicules légers de la société doit comprendre les éléments suivants :

1. Une formation BTW (Behind the Wheel, au volant) à la conduite des véhicules légers dans les 90 jours suivant l'embauche ou dès que la formation est raisonnablement disponible pour tous les conducteurs de la société, puis tous les trois ans.
2. Une évaluation de la conduite doit être effectuée par un examinateur qui relèvera les points de préoccupation significatifs, préalablement à la conduite pour le compte de la société, puis chaque année où la formation BTW à la conduite des véhicules légers n'est pas requise.
3. Des évaluations annuelles de la conduite par un collègue devront être envisagées afin d'augmenter la fréquence du suivi si aucun système de rétroaction électronique/GPS n'est utilisé.

Formation à la conduite des véhicules moyens et lourds pour les conducteurs de la société :

Outre toutes les exigences relatives à la formation des conducteurs de véhicules légers, les formations pour les conducteurs de véhicules moyens et lourds doivent inclure les éléments suivants :

1. Une formation BTW au volant des véhicules concernés au minimum tous les trois ans.
2. Un examen de conduite au volant du véhicule concerné, par un examinateur

prenant note des points de préoccupation importants, est nécessaire tous les ans où la formation BTW n'est pas requise.

3. Une formation en classe ou assistée par ordinateur (FAO) pendant l'intervalle de deux années entre les formations BTW.
4. Les conducteurs des véhicules pouvant transporter entre 9 et 15 personnes doivent être titulaires d'un permis de conduire commercial. Des exigences de formation complémentaire devront être mises en place pour les conducteurs qui transportent un grand nombre de personnes (c.-à-d., plus de 9 personnes).
5. La formation pour les conducteurs de véhicules lourds doit inclure les éléments abordés dans la formation pour les véhicules moyens, de sorte qu'un conducteur de véhicule lourd correctement formé soit également qualifié pour conduire des véhicules moyens.
6. Les conjoints ou les concubins ne sont pas autorisés à conduire les véhicules moyens ou lourds.

Formation pour les conducteurs à haut risque :

Les conducteurs qui sont identifiés comme étant à haut risque par les processus de surveillance et d'identification doivent recevoir :

1. Une séance de formation avec leur supérieur direct immédiatement après la classification comme « conducteur à risque » ; et
2. Une formation BTW ou toute autre formation appropriée, déterminée par le superviseur du conducteur en concertation avec le service santé, sécurité, environnement (SSE) et l'entreprise, dans les 90 jours suivant la classification du conducteur dans la catégorie « à risque » ; et
3. Deux évaluations de la conduite dans les 12 mois suivant la classification du conducteur dans la catégorie « à risque », la première évaluation devant avoir lieu dans un délai de 30 jours.

Formation à l'évaluation des conducteurs :

Les évaluations des conducteurs sont l'occasion, pour les responsables, d'examiner les compétences de conduite et l'état du véhicule de façon individuelle avec les conducteurs de la société. Elles sont destinées à fournir une évaluation immédiate des compétences de conduite et à identifier les points à améliorer. Des formations à l'évaluation des conducteurs seront dispensées aux responsables. Le responsable doit planifier et réaliser une évaluation du conducteur dans un délai de 15 jours après la prise de fonction de l'employé en tant que conducteur de la société. Des listes de vérification signées des évaluations des conducteurs doivent être tenues à jour par le supérieur direct du conducteur pendant une période de trois ans.

Évaluation de la conduite par un collègue :

Les évaluations de la conduite par un collègue sont l'occasion de continuer à créer un environnement de coaching et de sensibilisation à la sécurité dans lequel les personnes sont solidaires et s'encouragent à adopter des comportements sûrs. Une évaluation de la conduite par un collègue est requise tous les ans pour chaque conducteur de la société. Une attestation que l'évaluation a été effectuée devra être signée par le conducteur et l'examineur, et sera conservée par le supérieur direct du conducteur pendant une période de trois ans.

EXEMPLE DE FORMULAIRE D'ÉVALUATION OU D'ÉVALUATION DE LA CONDUITE PAR UN COLLÈGUE

Vérification à 360 degrés	Comportement	Doit s'améliorer	Non observé
Règle les rétroviseurs afin d'éliminer les angles morts avant de commencer à conduire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regarde devant, derrière et sur les côtés (360 degrés) du véhicule tout en conduisant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vérifie les rétroviseurs arrière et latéraux toutes les quatre à huit secondes en	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Réagit <i>tôt</i> aux dangers à venir en gardant le pied sur la pédale de frein ou en	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Continue à observer à 360 degrés même quand le véhicule est à l'arrêt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vérifie à 360 degrés et se retourne pour regarder par-dessus son épaule lorsqu'il recule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Peut décrire des « itinéraires de dégagement » appropriés sur la route ou à l'arrêt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Commentaires :

Distance de sécurité	Comportement	Doit s'améliorer	Non observé
Conserve toujours une distance de sécurité d'au moins « deux secondes »	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Augmente la distance de sécurité à quatre à huit secondes lorsque les conditions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Augmente la distance de sécurité pour éliminer le phénomène de talonnage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Revient rapidement à une distance de sécurité sûre si un autre véhicule s'insère dans la	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utilise les feux de croisement sur la route, de façon à être visible des autres véhicules, c'est-à-dire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Réduit sa vitesse sur les routes non goudronnées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Se rapproche des « véhicules lents » avec prudence	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cède le passage aux intersections non signalées ou à visibilité réduite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Réduit sa vitesse lors du passage d'une route goudronnée à une route non goudronnée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Commentaires :

Intersections	Comportement	Doit s'améliorer	Non observé
Ralentit, vérifie la circulation dans toutes les directions et garde le pied sur la pédale de	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Évite de traverser les intersections lorsque le feu est orange	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
À l'arrêt, peut voir <i>clairement</i> l'endroit où les pneus arrière de la voiture devant lui <i>sont</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Met son clignotant pour indiquer son intention de tourner longtemps à l'avance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En tournant à gauche, attend pour tourner les roues que la voie soit dégagée de toute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attend deux secondes entières avant de s'engager dans l'intersection après le passage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Commentaires :

Freinage	Comportement	Doit s'améliorer	Non observé
Se tient prêt à freiner chaque fois qu'un <i>éventuel</i> problème se présente ou lorsque le feu est sur le point de passer à l'orange.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utilise le « freinage à 30 % » pour arrêter le véhicule doucement dans des situations de	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Commentaires :

Inspection du véhicule :

☐ Bon état, extérieur et intérieur d'entretien

☐ L'extérieur a besoin d'entretien

☐ L'intérieur a besoin

Signature du superviseur

Date

Signature du conducteur

Date

Ces informations sont fournies gracieusement par NETS à ses membres ainsi qu'au grand public. Elles sont fournies « telles quelles », sans aucune représentation ni garantie quant à leur exactitude, et ni NETS ni aucune société y ayant contribué n'est responsable du contenu ou de l'utilisation de ces informations.

ANNEXE B3 : EXEMPLE DE POLITIQUE RELATIVE À LA CONSOMMATION D'ALCOOL ET DE DROGUES

1. Les employés qui conduisent doivent satisfaire aux exigences des politiques relatives aux véhicules en vigueur et faire preuve de diligence raisonnable afin de conduire en toute sécurité. Les employés ne sont autorisés, en aucune circonstance, à conduire un véhicule de la société dès lors que leurs facultés sont affaiblies et qu'ils ne sont pas en mesure de conduire en toute sécurité. Cette interdiction comprend les circonstances dans lesquelles un employé est temporairement incapable de conduire un véhicule en toute sécurité ou en raison de la consommation de stupéfiants ou d'alcool.
2. Toute sanction disciplinaire résultant d'infractions aux exigences relatives à la conduite en cas de facultés affaiblies doit être traitée par le service des ressources humaines de la société afin d'en garantir la conformité avec la réglementation nationale.
3. Tous les employés doivent signaler à leur superviseur, dans un délai de 24 heures, tous les contrôles et arrestations par les forces de l'ordre pour conduite en état d'ivresse, sous l'influence de drogues ou avec des facultés affaiblies, lors d'un trajet pour le compte de la société au volant de leur véhicule personnel ou d'un véhicule de la société, tel que défini dans la présente politique.
4. L'absence de signalement entraînera des mesures disciplinaires pouvant aller jusqu'au licenciement.
5. Si les facultés sont affaiblies à cause de la consommation d'alcool, l'*ébrio* est définie par le taux d'alcoolémie du conducteur, déterminé par un alcootest ou une prise de sang, supérieur ou égal à la limite légale en vigueur à l'endroit où l'employé était au volant. Aux fins de la présente politique, les résultats seront fondés sur les limites légales de taux d'alcoolémie dans le sang et ne nécessiteront pas de condamnation. Les employés impliqués dans une collision et dont les facultés étaient affaiblies à cause de la consommation d'alcool seront licenciés dès la première infraction à la présente politique. En outre, si une personne refuse de se soumettre à un test de sobriété, un alcootest ou une prise de sang, comme requis par les forces de l'ordre ou la société, elle sera licenciée.
6. La détermination de la baisse des facultés dues à la consommation de drogues légales non autorisées ou de drogues illégales s'appuiera sur un dépistage fiable et acceptable de la substance incriminée. Il n'est pas nécessaire qu'une condamnation ait été prononcée. Les employés dont les facultés sont affaiblies suite à la consommation de drogues légales non autorisées ou de drogues illégales seront licenciés dès la première infraction à la présente politique.
7. La baisse des facultés due à la consommation de médicaments disponibles sur prescription médicale ou en vente libre sera déterminée sur la base des tests applicables, des rapports des forces de l'ordre, d'un avis médical et de toute autre information pertinente. Les employés convaincus de conduite alors que leurs facultés étaient affaiblies en raison de consommation de médicaments sur prescription médicale ou en vente libre pourront faire l'objet d'une sanction disciplinaire pouvant aller jusqu'au licenciement.

ANNEXE B4 : EXEMPLE DE POLITIQUE RELATIVE AU PERMIS DE CONDUIRE

Exigences pour les conducteurs :

1. Le respect des réglementations nationales par tous les conducteurs est une attente fondamentale.
2. Il est de la responsabilité du conducteur d'être titulaire d'un permis de conduire en cours de validité et du type de permis correct conformément aux exigences gouvernementales applicables.
3. Outre le respect des politiques de la société concernant la formation des conducteurs, ces derniers sont tenus de suivre toute formation complémentaire requise afin de conserver tout permis de conduire spécialisé détenu, comme requis par les lois ou les réglementations de sécurité locales.
4. Il est de la responsabilité des conducteurs de signaler à leur supérieur direct, dans un délai de 24 heures, toute citation (ou infraction) liée au Code de la route qui leur interdit de conduire un véhicule automobile.

Procédures et politiques de l'entreprise :

1. Une procédure devra être mise en place pour vérifier que les conducteurs possèdent un permis de conduire à jour et en cours de validité, délivré par les autorités locales compétentes et que le type de permis correspond au véhicule conduit.
2. Une politique devra être instaurée concernant les autorisations d'utilisation des véhicules appartenant à l'entreprise ou loués par cette dernière.
3. Une méthode devra être établie afin de recueillir annuellement une confirmation de chaque conducteur qu'il a lu et compris la politique actuelle relative à la sécurité automobile.
4. Au moment de l'embauche, les responsables du recrutement devront procéder à la vérification des antécédents et des références du candidat auprès de ses anciens employeurs. Ces vérifications devront inclure, sans s'y limiter, les points suivants : nombre et gravité des infractions routières, précédentes suspensions de permis, précédentes collisions impliquant des véhicules automobiles, précédentes expériences et formations.
5. Une méthode devra être mise en place afin de recueillir l'autorisation écrite du conducteur permettant à l'entreprise d'effectuer des vérifications périodiques auprès de la préfecture de police, lorsque cela est autorisé par la loi, ou la révélation spontanée de ses antécédents en matière de conduite automobile.
6. Des dossiers relatifs à la qualification des conducteurs, leurs permis, leurs formations et leurs performances devront être tenus à jour pour tous les conducteurs.
7. Une méthode devra être mise en place afin de classer les types et les fréquences des infractions routières qui donneront lieu à de possibles sanctions disciplinaires ou à la suspension éventuelle des privilèges de conduite. Les travailleurs devront être informés de l'existence de ce système. Un tel système pourra servir à classer les conducteurs dans des catégories à risque et à fournir des éléments de programme plus intensifs aux conducteurs à risque plus élevé.

Ces informations sont fournies gracieusement par NETS à ses membres ainsi qu'au grand public. Elles sont fournies « telles quelles », sans aucune représentation ni garantie quant à leur exactitude, et ni NETS ni aucune société y ayant contribué n'est responsable du contenu ou de l'utilisation de ces informations.

ANNEXE B5 : EXEMPLE DE POLITIQUE RELATIVE À L'ADMISSIBILITÉ DES NOUVEAUX EMPLOYÉS ET AUX EXIGENCES CONCERNANT LES CONDUCTEURS

Critères de sélection (au cours des trois dernières années)	Admissibilité à l'embauche
A. Toute infraction au Code de la route liée à la consommation d'alcool ou de drogue, notamment la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues, ou en état d'ivresse. Cela comprend également le refus de se soumettre à des tests.	Non admissible à l'embauche
B. Suspension ou révocation d'un permis de conduire.	Non admissible à l'embauche (le recruteur peut faire preuve de discrétion si la suspension est due à des motifs d'ordre administratif ou si le candidat est en mesure de produire les documents prouvant que son permis de conduire est actuellement valable)
C. Quitter les lieux d'un accident ou un délit de fuite, tels que définis par la loi de l'État ou du pays dans lequel l'infraction s'est produite.	Non admissible à l'embauche
D. En tort dans un accident mortel tel que défini par la loi de l'État ou du pays dans lequel l'accident s'est produit.	Non admissible à l'embauche
E. Toute combinaison d'au moins trois infractions ou accidents, alors que le véhicule était en mouvement, au cours des trois dernières années. L'évaluation de l'admissibilité s'appuie sur la ou les dates de l'infraction elle-même et non pas sur la date de la condamnation ou , Toute combinaison d'au moins deux infractions ou accidents, alors que le véhicule était en mouvement, au cours d'une période de six mois. L'évaluation de l'admissibilité s'appuie sur la ou les dates de l'infraction elle-même et non pas sur la date de la condamnation.	Non admissible à l'embauche

Les renseignements susmentionnés pourront être recueillis et enregistrés conformément aux lois et réglementations locales.

Dans le cas où le processus de sélection basé sur les critères ci-dessus ne pourrait pas être mis en place en raison de l'accès limité aux données automobiles (c.-à-d., les citations ou les infractions), ou en raison de l'accès restreint imposé par les lois et réglementations locales, la filiale de l'entreprise devra instaurer une procédure de sélection liée aux risques élevés permettant d'atteindre le même objectif de réduction des risques.

D'autres critères de sélection (p. ex., les critères de taux de risque utilisant des valeurs de point prédéterminées qui sont attribuées aux accidents et aux infractions) doivent être examinés par l'équipe du leadership mondial pour vérifier que la détermination du risque est appropriée pour identifier les conducteurs qui présentent des antécédents de pratiques de conduite dangereuses. Les critères de sélection doivent être en conformité avec les réglementations et les lois locales applicables.

ANNEXE B6 : EXEMPLE DE DIRECTIVES CONCERNANT LA GESTION ET L'IDENTIFICATION DES CONDUCTEURS À HAUT RISQUE

Identification des conducteurs à haut risque

Un conducteur à haut risque est défini comme un conducteur de l'entreprise, ou un conjoint/concubin ou une personne à charge autorisés qui :

1. A été impliqué dans au moins trois collisions ou infractions routières, sans rapport les unes avec les autres, au cours des trois dernières années ou
2. A été impliqué dans deux collisions ou infractions routières, sans rapport les unes avec les autres, au cours des six derniers mois ou
3. A quitté illégalement (selon la définition des lois locales en vigueur) la scène d'une collision au cours des trois dernières années ou
4. A été « en tort » (selon la définition des lois locales en vigueur) dans une collision mortelle au cours des trois dernières années ou
5. A écopé d'une suspension ou d'une révocation de permis de conduire au cours des trois dernières années ou
6. A commis une infraction routière due à une conduite alors que ses facultés étaient réduites au cours des trois dernières années ou
7. A été identifié comme conducteur à haut risque par le programme de suivi IVMS de l'entreprise.

Gestion des conducteurs à haut risque :

Gestion des conducteurs qui sont identifiés comme « à risque » par les processus de surveillance et d'évaluation :

1. Ils doivent renouveler leur formation, tel que décrit dans les recommandations relatives à la formation.
2. Les conducteurs « à risque » ne peuvent pas conduire de véhicules moyens ou lourds.
3. À tout le moins, les dossiers automobiles des conducteurs « à risque » seront examinés 12 mois après la classification des dits conducteurs comme « conducteurs à risque ».
4. Toute sanction disciplinaire prise à l'encontre d'un conducteur « à risque » qui ne tient pas compte des interventions, refuse de participer aux efforts d'intervention ou est à plusieurs reprises identifié comme un conducteur « à risque » doit être signalée aux ressources humaines.
5. L'entreprise peut prendre des sanctions disciplinaires pouvant aller jusqu'au licenciement contre les conducteurs de l'entreprise qui restent classés comme « conducteurs à risque » pendant plus de deux ans.
6. Tout conjoint ou concubin identifié comme « conducteur à risque » fera l'objet d'une interdiction de conduire un véhicule appartenant à l'entreprise ou loué par cette dernière.

Bien qu'une infraction au Code de la route alors que les facultés sont affaiblies à cause de la consommation d'alcool, de drogues illégales ou de médicaments sur ordonnance ne soit pas prise en compte dans l'évaluation de la qualification « à risque » du conducteur, toute décision ou action ultérieure de l'entreprise en réponse à une telle infraction devra être signalée aux ressources humaines.

ANNEXE B7 : EXEMPLE DE POLITIQUE RELATIVE À LA CONDUITE D'UN VÉHICULE À DEUX ROUES

L'objectif de ce document est de définir des politiques que les prestataires et les travailleurs saisonniers de [nom de la société] doivent respecter pour assurer leur sécurité lorsque qu'ils circulent en deux-roues dans le cadre d'activités liées à [nom de la société].

Sécurité des véhicules à deux roues

Les deux-roues ou les motos peuvent transporter des personnes vers des destinations habituellement inaccessibles aux voitures et aux camions. Toutefois, en raison de leur nature, il est relativement plus risqué de les manœuvrer sur la route.

Les exigences suivantes s'appliquent à tous les travailleurs saisonniers ou contractants employés par une agence qui circulent à deux-roues dans le cadre d'activités liées à [nom de la société]. Les employés de [nom de la société] ne sont PAS autorisés, en aucune circonstance, à utiliser un deux-roues au nom de l'entreprise.

Exigences générales

Les exigences de sécurité relatives aux deux-roues dans un pays spécifique doivent inclure ce qui suit :

1. **Formation à la conduite sûre du véhicule** : tous les conducteurs doivent suivre et réussir la formation à la sécurité pertinente dispensée par des formateurs qualifiés après un nombre de jours d'emploi spécifié chez [nom de la société]. Ils sont également tenus d'assister à une formation de remise à niveau organisée par le coordinateur de la sécurité des véhicules ou par la direction, selon une périodicité définie.
2. **Passagers** : les passagers ne sont autorisés à être transportés sur les véhicules à deux roues qu'avec l'autorisation du coordinateur de la sécurité des véhicules ET seulement s'ils portent un équipement de protection individuelle approprié tel que défini ci-dessous.
3. **Transport de charges** : le transport de lourdes charges n'est pas autorisé sur les véhicules à deux roues. Le transport de bagages légers ou d'effets personnels ne pourra être autorisé que dans des conteneurs spécifiques (p. ex., des sacs ou des sacs à dos) qui auront été passés en revue par l'équipe de la sécurité des véhicules pour déterminer qu'ils n'empêchent pas de conduire le deux-roues en toute sécurité.
4. **Dispositifs/Éléments de sécurité des véhicules** : le coordinateur de la sécurité des véhicules s'assurera que tous les deux-roues sont équipés des dispositifs et des éléments de sécurité nécessaires afin que le véhicule fonctionne correctement.

-
5. **Distance maximale** : chaque pays devra définir la distance maximale qu'une personne peut parcourir en deux-roues chaque année pour le compte l'entreprise.

Permis de conduire et immatriculation des véhicules

Le coordinateur de la sécurité des véhicules doit s'assurer que tous les conducteurs de deux-roues sont titulaires d'un permis de conduire en cours de validité et des documents nécessaires avant d'être engagés par [nom de la société]. Tous les véhicules utilisés dans le cadre des activités de [nom de la société] doivent faire l'objet d'une immatriculation à jour, lorsqu'elle est exigée par la loi, et posséder les documents d'immatriculation nécessaires.

Formation à la sécurité routière

Tous les conducteurs de deux-roues doivent suivre la formation qui leur est proposée à des intervalles considérés comme nécessaires par l'équipe de la sécurité des véhicules ou par la direction.

Équipement de protection individuelle (EPI)

Tous les motocyclistes doivent porter les équipements de protection individuelle requis par l'équipe de la sécurité des véhicules ou par la direction. Il est obligatoire d'utiliser cet EPI, quels que soient la distance, la durée, le terrain, la localisation et les conditions météorologiques du trajet. L'EPI doit être fabriqué conformément aux exigences de sécurité réglementaires locales et vérifié régulièrement afin de déceler tout défaut.

L'EPI et les autres équipements de sécurité des conducteurs de deux-roues doivent satisfaire aux exigences suivantes (les éléments en **gras** sont essentiels) :

- a. **Casque (intégral)**
- b. **Protection des yeux**
- c. **Blouson**
- d. **Protège-coudes et genouillères**
- e. Gants en cuir
- f. Pantalons longs (résistants à l'abrasion)
- g. **Bottes**
- h. Vêtement de pluie (deux pièces), si nécessaire

ANNEXE C1 : GESTION DE LA FATIGUE DU CONDUCTEUR

1. INTRODUCTION

La fatigue au volant est un facteur important dans un nombre important d'accidents et de décès sur la route chaque année. Il s'agit d'un sujet particulièrement important à aborder avec les personnes utilisant un véhicule dans le cadre du travail et pour se rendre sur leur lieu de travail. La fatigue nous rend moins attentifs à ce qui se passe sur la route et moins aptes à réagir rapidement et en toute sécurité si une situation dangereuse survient.

NETS recommande à toutes les entreprises d'adopter des politiques qui stipulent que les employés et les conducteurs autorisés ne peuvent pas conduire un véhicule dans un état de fatigue ou en cas de traitement avec un médicament sur ordonnance ou en vente libre qui pourraient affecter leur capacité à utiliser le véhicule en toute sécurité. La gestion de la fatigue est une responsabilité partagée par l'entreprise et l'employé. Il est de la responsabilité de l'entreprise d'informer les conducteurs de la façon d'identifier les problèmes de fatigue et de vigilance, et des moyens appropriés pour y remédier. Il est de la responsabilité des employés de suivre les politiques et les recommandations de l'entreprise relatives à la gestion de la fatigue.

Avec une bonne gestion des déplacements et la formation des conducteurs et des superviseurs, les risques associés à la fatigue au volant peuvent être réduits. Le moyen le plus efficace pour gérer les risques de fatigue au volant est d'éliminer la nécessité de conduire. Les déplacements ne doivent être effectués que dans la mesure où ils sont clairement nécessaires à l'activité et que d'autres solutions comme les téléconférences ou les vidéoconférences ne sont pas possibles.

Les sections qui suivent présentent des informations utiles pour aider les employés à planifier et gérer leur journée de travail afin de minimiser le risque de fatigue au volant. Les entreprises devront intégrer ces informations dans leurs politiques et leurs documents de sensibilisation. Les entreprises devront également élaborer des politiques relatives aux hébergements pour la nuit s'appliquant aux conducteurs qui reconnaissent qu'ils sont fatigués.

2. FAITS SUR LA FATIGUE AU VOLANT

Le sommeil est régulé par deux systèmes de l'organisme : l'*homéostasie sommeil/éveil* et l'*horloge biologique circadienne*. Lorsque nous restons éveillés pendant une longue période de temps, l'homéostasie sommeil/éveil nous signale que le besoin de sommeil s'accumule et qu'il est temps de dormir. Tous les adultes ont besoin de sept à neuf heures de sommeil sans interruption par nuit pour se sentir bien reposés et fonctionner à leur maximum.

En revanche, nos horloges biologiques circadiennes internes régulent les séquences des périodes de somnolence et d'éveil tout au long de la journée. Le rythme circadien décroît et accélère à différents moments de la journée. Selon la Fondation nationale du sommeil des États-Unis, chez les adultes, la plus forte envie de sommeil survient entre 2 h et 4 h du matin, puis dans l'après-midi entre 13 h et 15 h. Cela peut varier si l'on est une personne « du matin » ou « du soir ». L'envie de dormir que nous ressentons lors de ces « creux circadiens » sera moins intense si nous avons suffisamment dormi, et plus marquée si nous manquons de sommeil. Les moments de la journée pendant lesquels les « creux circadiens » sont susceptibles de se produire sont également les périodes de la journée où les risques de collisions ont

tendance à être plus élevés.

Même si vous ne vous endormez pas, conduire pendant que vous êtes somnolent ou fatigué signifie que vous serez moins attentifs, que votre temps de réaction sera plus long et que votre capacité à prendre des décisions sera diminuée. Des études ont montré que le manque de sommeil pouvait altérer les performances de conduite autant, voire plus, que la consommation d'alcool. En fait, les effets d'une veille de 17 heures ou plus sur les performances de conduite sont équivalents à ceux provoqués par un taux d'alcoolémie égal ou supérieur aux limites légales en Amérique du Nord et en Europe. Autrement dit, la conduite en état de somnolence est équivalente à la conduite en état d'ivresse.

Le manque de sommeil conduit à un « déficit de sommeil », et le seul moyen de combler ce déficit est de dormir. Si vous ne rattrapez pas le sommeil perdu, vous aurez plus de risques d'avoir un accident lié à la fatigue.

3. RECONNAÎTRE LA FATIGUE

Voici certains signes et symptômes les plus communs de la fatigue au volant :

- A. Des difficultés à se tenir droit ou à tenir la tête droite
- B. Des bâillements excessifs
- C. Une fatigue visuelle avec les paupières lourdes et les yeux qui brûlent
- D. Des difficultés de concentration
- E. Des difficultés à se souvenir des derniers kilomètres parcourus
- F. Vous déviez de votre voie de circulation, vous conduisez sur la bande d'arrêt d'urgence ou vous franchissez la ligne centrale
- G. Vous manquez la sortie
- H. Vous roulez sur la bande vibrante du côté de la route
- I. Une perte d'attention causée par le micro-sommeil (perte d'attention involontaire qui peut durer six secondes ou plus).

Si vous subissez une ou plusieurs périodes de micro-sommeil, ou à tout autre signe de fatigue au volant, arrêtez-vous immédiatement dans un endroit sûr et reposez-vous avant de poursuivre votre trajet.

Si vous ressentez fréquemment les symptômes énumérés ci-dessus, il est possible que vous ayez un trouble du sommeil tel que l'apnée du sommeil. Les symptômes comprennent un lourd ronflement interrompu par de brusques périodes de silence, un sommeil agité et une fatigue constante durant la journée. Pour en savoir plus sur les possibilités de diagnostic et de traitement, consultez votre professionnel de la santé.

4. STRATÉGIES POUR GÉRER LA FATIGUE

Planification avant le départ

A. Se reposer suffisamment

1. Assurez-vous d'avoir suffisamment dormi avant de prendre la route. La plupart des adultes ont besoin de sept à neuf heures de sommeil ininterrompu chaque jour.
2. Ne prévoyez pas d'activités tardives professionnelles ou non avant un long trajet.
3. Essayez de vous coucher et de vous réveiller à la même heure chaque jour, même les jours où vous ne travaillez pas. Des heures de sommeil régulières produisent un sommeil de meilleure qualité.
4. Si vous faites de l'exercice après le travail, réservez trois heures entre la fin de votre séance d'exercice et le moment où vous allez vous coucher.
5. L'alcool et la caféine peuvent aussi perturber vos habitudes de sommeil et doivent être évités.

B. Planifier pour éviter des périodes de conduite à haut risque

Essayez d'éviter les trajets longs ou monotones pendant les périodes de la journée où vous êtes susceptible de subir des « creux circadiens » qui augmentent le risque de collisions ou d'accidents liés à la fatigue : tôt le matin et les heures entre le déjeuner et le milieu de l'après-midi.

C. Planifier le trajet

1. Réduisez votre durée de conduite en planifiant efficacement vos itinéraires. Si possible, planifiez vos visites d'affaires dans un ordre successif afin de réduire votre exposition aux risques et de limiter les kilomètres parcourus.
2. Avant de vous installer, tenez compte des facteurs suivants qui peuvent présenter des risques : entretien du véhicule (niveaux d'huile et de liquides, pneus, etc.), état des routes, horaire et durée du trajet, terrain, météo, visibilité, sécurité personnelle, densité de la circulation, présence d'animaux, présence/densité de piétons, environnement, communications (si possible, passez vos appels avant le départ) et disponibilité des services d'urgence sur votre itinéraire.
3. Si vous êtes affecté à un nouveau territoire, n'oubliez pas de parler avec votre superviseur de la manière la plus sûre et la plus efficace pour gérer votre programme quotidien.
4. Établissez le programme des clients à qui vous allez rendre visite et des itinéraires que vous suivrez. Prévoyez plus de temps pour éviter d'avoir à vous dépêcher. Prévoyez des alternatives pour vos itinéraires et visites, en cas d'embouteillages ou d'imprévus sur la route.

D. Planifier les durées de conduite et de travail, et les périodes de repos

Les recommandations suivantes pour les heures de conduite, les heures de travail et les périodes de repos sont adaptées aux employés qui conduisent des véhicules légers et moyens, et pour qui la conduite n'est pas la tâche principale de leur travail. Elles sont nettement plus strictes que ce qui est autorisé en vertu des exigences réglementaires pour les conducteurs professionnels qui passent tout leur temps au volant.

1. Nombre maximal d'heures quotidiennes de travail (conduite et non-conduite) : 8 heures, y compris les pauses ; il est recommandé de ne pas excéder 40 heures (par semaine), y compris les pauses.
2. Maximum d'heures de conduite consécutives : 2 heures. Faites une pause d'au moins 15 minutes toutes les 2 heures de conduite.
3. Temps de repos minimum (période sans conduire) : la quantité minimum de repos après 8 heures de conduite doit être d'au moins 11 heures.

E. Estimation de la durée du trajet

1. Avant votre départ, essayez d'utiliser des programmes de cartographie en ligne pour estimer le temps nécessaire pour vous déplacer d'un point à un autre. N'entrez jamais de coordonnées dans votre appareil GPS tout en conduisant. Cela doit être fait avant votre départ ou en stationnement dans un endroit sûr.
2. Planifiez de passer la nuit à l'hôtel lorsque votre programme exige de longues journées de travail. Avant votre départ, adressez vos questions concernant les directives pour les hébergements d'une nuit à votre superviseur.

En supposant une vitesse moyenne de 45 miles (72 kilomètres) à l'heure et une journée de travail de 8 heures, les tableaux suivants indiquent les durées de conduite approximatives nécessaires pour certains trajets ainsi que le lien entre la distance parcourue et le temps disponible pour le travail. En d'autres mots, plus vous passerez de temps sur la route, moins vous aurez de temps disponible pour votre travail, et plus vous serez susceptible d'être fatigué. Non seulement cela augmente le niveau de risque, mais c'est également susceptible d'avoir un impact sur la qualité potentielle du travail que vous êtes capable d'assumer.

Distance parcourue (miles)	Distance parcourue (kilomètres)	Heures de conduite	Heures de travail hors conduite
45	72	1	7
90	145	2	6
135	217	3	5
180	290	4	4
225	362	5	3
270	435	6	2
315	507	7	1
360	579	8	0

Conduire pendant quatre heures ou plus (en jaune) n'est pas l'option d'utilisation de votre temps la plus sûre, la plus économique ou la plus efficace, et conduire entre cinq et huit heures (en rouge) indique que d'autres alternatives doivent être envisagées, comme organiser la réunion par téléconférence, vidéoconférence, ou prendre l'avion.

F. Anticiper les événements et circonstances imprévus

1. Lorsque vous planifiez votre voyage, examinez d'autres facteurs tels que les zones de construction, les embouteillages et le mauvais temps. Ceux-ci augmenteront la durée de conduite et nécessiteront un niveau de concentration plus élevé, ce qui peut augmenter la fatigue. Veillez à prévoir plus de temps pour ces interruptions et à les prendre en considération afin de déterminer si vous devrez passer la nuit à l'hôtel.
2. N'oubliez pas que l'estimation d'arrivée à destination du GPS ne prend pas en compte les retards possibles. Assurez-vous de les intégrer lors de la planification de votre voyage.

Au travail et sur la route

A. Flexibilité du temps de conduite

Si des événements imprévus prolongent votre journée de travail ou votre temps sur la route au-delà de ce que vous aviez planifié, n'essayez pas de respecter à tout prix le programme d'origine pour ce jour particulier. Il est préférable de s'arrêter et de passer la nuit à l'hôtel plutôt que de prendre le risque de conduire en état de fatigue.

B. Gérer la fatigue

Le moyen le plus efficace d'éviter la fatigue et la somnolence au volant est de dormir suffisamment et d'avoir un sommeil de bonne qualité. Toutefois, si vous rencontrez les signes de fatigue pendant que vous conduisez, procédez comme suit :

La meilleure option : arrêtez de conduire. Prenez la prochaine sortie ou aire de repos.

1. Selon le moment de la journée et les disponibilités de logement, envisagez de rester toute la nuit.
2. Sinon, garez votre véhicule dans un endroit sûr et faites une sieste. Une sieste reposante dure environ 20 minutes. (Faire la sieste pendant plus de 20 minutes peut vous rendre somnolent pendant 15 minutes ou plus après le réveil.)
3. Si vous voyagez avec un collègue, changez de conducteur lorsque vous faites une pause.

Deuxième option : consommez de la caféine.

L'équivalent de deux tasses de café peut augmenter la vigilance pendant plusieurs heures. En général, il faut environ 30 minutes pour que la caféine entre dans la circulation sanguine. La caféine est disponible sous différentes formes (café, thé, boissons gazeuses, boissons énergétiques, chewing-gum, comprimés) et dans des proportions différentes. Par exemple, la quantité de caféine dans une tasse de café (environ 135 mg) est presque la même que deux à trois tasses de thé ou trois à quatre canettes de cola ou cola allégé. **Les recherches suggèrent que la combinaison d'une sieste courte avec la consommation de caféine est un moyen plus efficace d'accroître la vigilance que la consommation de caféine seule.**

Certaines stratégies, telles que rouler la fenêtre ouverte ou écouter de la musique très fort, ne sont **pas** efficaces pour gérer la fatigue. Ces stratégies masquent temporairement votre fatigue.

Pour votre propre sécurité : assurez-vous que les endroits où vous vous arrêtez pour faire une sieste sont sûrs et sécurisés (p. ex., le parking d'un magasin bien éclairé et les aires de repos prévues à cet effet). Choisissez des zones fortement fréquentées par les piétons ; de nombreux crimes se produisent lorsqu'il y a peu de témoins. Éteignez le moteur, cachez tout objet de valeur, verrouillez les portes et remontez les fenêtres (tout en permettant une ventilation pendant les journées chaudes et ensoleillées).

5. AUTRES FACTEURS À PRENDRE EN COMPTE

A. Utilisation du véhicule et temps de travail après un trajet en avion

Les voyageurs peuvent souffrir du décalage horaire lorsqu'ils traversent plusieurs fuseaux horaires. Les employés ayant des vols internationaux, de nuit, avec un décalage horaire important ou qui arrivent tard dans la nuit sont plus susceptibles de souffrir du décalage horaire et de fatigue. Ces employés ne doivent pas conduire de véhicule à moteur après une période prolongée de transport aérien.

Conseils de sécurité routière pour les voyageurs souffrant de décalage horaire :

1. Ne conduisez pas de véhicule à moteur dès votre arrivée à votre destination. Les risques de collision peuvent être particulièrement élevés dans les endroits où la conduite se fait de l'autre côté de la route ou lorsque la signalisation n'est pas familière.
2. Évitez de prendre un véhicule de location à moins qu'il n'existe aucune autre forme de transport compatible avec les exigences professionnelles, en particulier immédiatement après un long voyage. En général, les services locaux de navette sont sûrs, fiables et économiques pour le transport terrestre vers les hôtels, les lieux de travail, le domicile et autres destinations. Les liaisons ferroviaires rapides vers et depuis les aéroports doivent également être utilisées si adéquates.
3. Si vous arrivez tard dans la nuit ou tôt le matin après un long vol, arrangez-vous pour que quelqu'un vienne vous chercher à l'aéroport ou prenez un taxi ou les transports en commun.
4. Lorsque les employés arrivent tôt le matin après un vol transatlantique ou de longue distance, ils doivent pouvoir bénéficier d'un temps de repos adéquat avant de reprendre leurs obligations professionnelles. Les heures consacrées au voyage par avion devraient être comptées dans le cadre de la période de travail.

B. Conditions médicales

Soyez conscient des conditions médicales qui peuvent impacter votre capacité à demeurer alerte pendant que vous conduisez (p. ex., diabète, hypertension, troubles cardiaques, dépression, apnée du sommeil) et planifiez en conséquence. Votre médecin peut vous aider à traiter votre situation efficacement et de manière responsable. Enfin, vous êtes responsable de prendre les précautions adéquates et d'informer votre service des ressources humaines ou les services de santé au travail si vous souffrez d'une condition qui pourrait compromettre la conduite sécuritaire d'un véhicule lorsque vous conduisez pour le compte de l'entreprise. (Les ressources humaines doivent être contactées si des conditions d'hébergement professionnelles ou des tâches alternatives sont requises.)

Effets sur la santé des longues périodes d'inactivité : Thrombose veineuse profonde

De longues heures de conduite et de voyage sans activité physique ont également des effets néfastes sur la santé. De longs voyages en avion sont associés au risque de thrombose veineuse profonde : il s'agit d'un caillot de sang qui se forme en profondeur, généralement dans la jambe. Si un caillot se détache, il peut circuler jusqu'aux poumons, causant des lésions pulmonaires graves voire fatales. Pour obtenir des conseils de prévention, consultez la page <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>.

C. Traitement médical

Certaines prescriptions et certains médicaments en vente libre peuvent causer de la somnolence. Discutez de tous les effets secondaires des médicaments avec votre médecin ou avec votre pharmacien. Lisez également toutes les notices des médicaments en vente libre pour déterminer si la somnolence est un effet secondaire possible. Si vous commencez un nouveau traitement, attendez de voir de quelle façon ce médicament vous affecte avant de le prendre alors que vous devez conduire. Il vous incombe de prendre ces précautions. **Vous ne devez jamais conduire pour le compte de la société ou pour toute autre tâche professionnelle si vous prenez un médicament qui peut entraîner la somnolence.**

D. Stress

Le stress et les conflits au travail et dans la vie privée peuvent provoquer des difficultés à maintenir un sommeil réparateur, entraînant un manque de sommeil et une incapacité à se concentrer sur la tâche à accomplir. Si vous avez un niveau élevé de stress ou de conflit au travail ou dans la vie privée, contactez un professionnel de la santé mentale, votre médecin traitant ou votre programme d'aide aux employés de [nom de la société] le cas échéant.

E. Nourriture et boissons

La consommation de certains « aliments réconfortants » est associée à un sommeil de mauvaise qualité. Évitez de prendre des repas lourds, épicés, salés ou gras, surtout dans les trois heures précédant le sommeil. Les aliments perturbant le sommeil comprennent les aliments frits, l'ail, la sauce tomate et le chocolat. Pour obtenir des conseils sur l'alimentation comme source d'énergie durable, veuillez vous reporter à la section « **Une alimentation pour une énergie durable** » (ci-dessous). La caféine est un stimulant et ne fournit pas d'énergie à l'organisme. Elle peut donner une fausse impression d'énergie et supprimer vos signaux naturels de faim.

La caféine doit être consommée avec modération. Ses contrecoûts comprennent la fatigue, l'irritabilité et une baisse du niveau d'énergie.

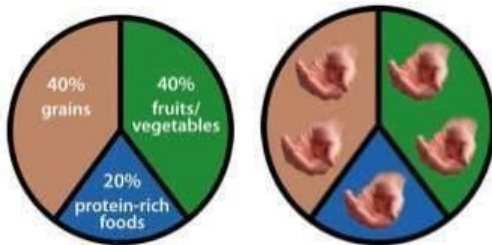
L'alcool est un antidépresseur aux effets psychotropes qui accentue les effets de la fatigue. La consommation d'alcool avant de se coucher peut interrompre votre sommeil, car elle augmente la glycémie. **Ne conduisez jamais un véhicule après avoir consommé de l'alcool.**

Une alimentation pour une énergie durable

Le Human Performance Institute adresse les recommandations suivantes en matière d'alimentation pour une énergie durable :

Utilisez la paume de la main ou une poignée pour estimer la portion adaptée pour chaque groupe d'aliments lors des repas.

Imaginez une assiette divisée en trois parties, comme le signe de la paix. Il y a de la place pour cinq poignées : deux pour des céréales, deux pour des fruits ou des légumes et une pour des protéines. Maintenant, imaginons vos poignées dans une assiette au petit déjeuner. Vous allez peut-être prendre une poignée d'œufs brouillés, une tranche de pain grillé, une poignée de fruits des bois et un verre (une poignée) de jus d'orange.



Savourez ce petit déjeuner en mâchant lentement, en reposant votre fourchette entre chaque bouchée et en engageant la conversation. Un petit déjeuner composé de « cinq poignées » mangé dans l'heure suivant le réveil va dynamiser votre métabolisme pour la journée et offrir des éléments nutritifs équilibrés pour couvrir vos besoins physiologiques.

L'horaire est essentiel. Pour conserver efficacement votre énergie tout au long de la journée, vous devez manger léger et régulièrement. Entre les repas, vous aurez peut-être besoin de prendre une petite collation saine (ne dépassant pas 100 à 150 calories) toutes les deux ou trois heures, de préférence une collation à faible indice glycémique comme un yaourt, des abricots secs, une pomme ou du céleri avec du beurre d'arachides. Les collations ne sont pas destinées à vous rassasier. Elles doivent vous aider à combler les petits creux entre les repas et à conserver votre niveau d'énergie.

Dans l'idéal, vous ne devez pas passer plus de quatre heures sans manger. Planifiez vos repas lorsque vous devez voyager et n'oubliez pas que c'est vous qui contrôlez ce que vous mangez. Il est facile de bien vous alimenter si vous n'oubliez pas de manger léger, régulièrement et d'utiliser votre outil de mesure pratique.

Pour plus de renseignements, consultez le site Internet du Human Performance Institute à l'adresse suivante : <http://www.hpoinstitute.com/>.

6. RESSOURCES DOCUMENTAIRES

A. « Livre blanc » sur la fatigue au volant

L'[European Sleep Research Society](#) a rédigé un livre blanc intitulé *Sleepiness at the Wheel* (Somnolence au volant), qui offre une bonne vue d'ensemble des preuves scientifiques liées à la somnolence au volant et recommande des comportements et des méthodes s'appuyant sur la technologie pour résoudre les problèmes de fatigue au volant au sein d'organisations :

B. North American Fatigue Management Program (NAFMP)

Mis au point conjointement par le ministère des Transports américain et Transports Canada, le [North American Fatigue Management Program](#) (Programme de gestion de la fatigue en Amérique du Nord, www.nafmp.com) propose des cours gratuits en ligne ainsi que des ressources documentaires pour aider les transporteurs routiers, les conducteurs ainsi que d'autres personnes impliquées dans la chaîne d'approvisionnement à mieux gérer leur fatigue au volant. Ces ressources ont été élaborées en premier lieu pour le secteur du transport de marchandises, mais elles se révèlent également utiles pour d'autres sociétés dont les employés sont amenés à conduire au travail.

Les sujets abordés dans le NAFMP sont les suivants :

- Comment développer une culture d'entreprise favorisant la baisse de la fatigue chez les conducteurs
- Formation de gestion de la fatigue pour les conducteurs, la famille des conducteurs, les cadres d'entreprises de transport, les affréteurs/réceptionnaires et les répartiteurs
- Dépistage des troubles du sommeil et traitement
- Emploi du temps du conducteur et planification du trajet
- Technologies de gestion de la fatigue

C. Réglementations relatives au temps de travail et de repos aux États-Unis et dans l'Union européenne

Réglementation américaine s'appliquant aux conducteurs de gros camions et d'autobus :

<http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

Informations de la Commission européenne sur les réglementations sur les temps de conduite et de travail :

http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm

ANNEXE C2 : DIRECTIVES DE GESTION DES TRAJETS

1. En quoi consiste la gestion des trajets ?

La gestion des trajets est un processus de planification et de réalisation de trajets de transport routier conforme à l'ensemble des exigences en termes de santé, sécurité et environnement (Health, Safety, Security, and Environment, HSSE). Il est possible de diviser la gestion des trajets en trois phases :

A. Planifier l'itinéraire

Les aspects abordés dans la planification du trajet incluent (entre autres) les éléments suivants :

- a. Déterminer si le trajet est nécessaire et à quel moment l'effectuer, en incluant les temps de repos, les heures de conduite et de service
- b. Définir le choix du véhicule, son adéquation à la tâche et son état
- c. Déterminer les aptitudes et compétences requises par le conducteur
- d. Définir l'itinéraire à suivre et les endroits où s'arrêter pour se reposer

Un des documents clés du processus de gestion du trajet est le Plan de gestion de trajet (JMP). En général, il est établi par le répartiteur, la personne responsable du trajet ou le conducteur. Avant d'effectuer le trajet, le conducteur doit être parfaitement informé du parcours et des risques associés, y compris des mesures de prévention figurant dans le JMP.

B. Effectuer le trajet

Les conducteurs sont responsables de la réalisation du trajet conformément au JMP convenu, mais d'autres personnes peuvent également jouer un rôle. Ainsi, le JMP peut comprendre des préparations en vue d'une procédure de « disparition » que les personnes responsables du trajet peuvent être amenées à lancer. Cette procédure est pertinente dans le cas de traversée de zones désertes ou hostiles, notamment des zones non couvertes par la téléphonie mobile.

C. Conclure le trajet

La clôture du trajet garantit que les objectifs de ce dernier ont été atteints et permet de tirer des leçons pouvant permettre d'améliorer le processus de gestion du trajet ou de planifier de futurs trajets.

2. À quoi sert la gestion du trajet ?

La gestion du trajet sert à éviter des conséquences inattendues en termes d'exigences HSSE lors des trajets de transport routier. Les superviseurs responsables des individus qui doivent conduire dans le cadre de leur travail pour le compte de la société sont tenus de s'assurer qu'un JMP est préparé lorsque cela est nécessaire. Toute personne conduisant un véhicule de la société ou conduisant dans le cadre de son travail pour le compte de la société est tenue de respecter les exigences d'un JMP le cas échéant.

Les éléments suivants figurent notamment dans un plan de gestion du trajet :

A. Lieu de chargement et de déchargement (le cas échéant)

- Chargement et déchargement sur le lieu, comprenant une évaluation du lieu et les dangers associés à ce dernier
- Chargement du véhicule (passagers, stabilité du produit pour le transport en vrac et le fret, dangers de la marchandise)
- Type de véhicule nécessaire pour le trajet et contrôle technique du véhicule

B. Préparation du conducteur

- Périodes de conduite et de repos
- Compétences et aptitudes du conducteur, y compris informations sur son état de fatigue

C. Itinéraire autorisé

- Trajet (peut être plus long que l'itinéraire le plus rapide ou le plus court pour éviter des dangers)
- Conforme aux heures de conduite et de repos

D. Identification des dangers de l'itinéraire et contrôles

- Dangers d'ordre général liés à la sécurité, notamment infrastructures, environnement, saisons, conditions météorologiques (poussière, neige, verglas, pluie, brouillard) du pays, conduite de nuit (visibilité réduite), etc.
- Prise en compte des risques contextuels, tels que la fermeture de routes, les intersections dangereuses, les limitations de vitesse, les conditions de circulation difficiles, les ponts, les hauteurs maximales, etc.
- Prise en compte des dangers de sécurité spécifiques
- Pratiques de conduite locales, différences dues à l'heure de la journée ou effets liés au jour de la semaine, événements nationaux et religieux, présence de piétons et d'animaux de grande taille sur la route

E. Processus de communication

- Planification et changements d'itinéraire, état de préparation à une réponse d'urgence, déviations et arrivée

Plan de gestion du trajet		Trajet de niveau élevé <i>Visite du site par le directeur général et le conseiller SSE et retour.</i>				Nom des passagers	Autre conducteur ?
Description :							
Le déplacement est-il nécessaire ? Pourquoi ?		<i>Oui, obligation contractuelle</i>				1 <i>Mike Smith</i>	
Peut-il être associé à une autre visite ? Si		<i>ce n'est pas le cas, pas d'autre visite aujourd'hui</i>				2	
Est-il nécessaire de conduire de nuit ? Si tel est le cas,		<i>Non</i>				3	
Nom de la personne responsable du trajet		<i>Joe Mitchell</i>		Numéro de téléphone : <i>12345678</i>		4	
Date de départ	Heure de départ	Numéro d'identification du véhicule	Le véhicule est-il adapté au trajet ?	Nom du conducteur principal (et de l'entreprise s'il s'agit d'un contractant)		Le ou les permis de conduire sont-ils valides pour le véhicule et dans le pays ?	Formation en conduite préventive du conducteur
<i>04/25/11</i>	<i>7 h 30</i>	<i>88-XT-VD</i>	<i>oui</i>	<i>Dave River</i>		<i>oui</i>	<i>Oui (10/10/11)</i>
Destination/lieux de repos			Heure d'arrivée	Heure de départ	Temps de repos ?	Contact nécessaire ?	Dangers connus à destination/sur les zones de repos et mesures de prévention, instructions spécifiques (p. ex.
<i>Bureau de Smithtown – Saltflat</i>			<i>9 h 15</i>	<i>9 h 45</i>	<i>oui</i>	<i>oui</i>	<i>Ralentissement dû à des travaux à 100 km, café Starbucks</i>
<i>Saltflat – site de Brownsville</i>			<i>11 h</i>			<i>oui</i>	<i>Mesures de sécurité à l'entrée du site, laissez-passer requis.</i>
Le trajet s'est-il déroulé comme prévu et si ce n'est pas le cas, pourquoi ?						Signature du conducteur (à moins que le conducteur ne soit également la personne responsable du trajet)	
<i>Non. Le trajet a été retardé en raison de travaux supplémentaires entre Saltflat et le site. Heure d'arrivée 11 h 25.</i>							

Réponse d'urgence	<i>(p. ex., coordonnées, zones éloignées sans couverture GSM, etc.)</i>
<i>Personne responsable du trajet : 12345678, Personne responsable de la sécurité : John Wayne : 23456 6789, Personne responsable du site : Rob Keens : 34560987. Couverture GSM complète.</i>	
Sécurité	<i>(p. ex., détournement, vol avec agression, cas de vols –vol du chargement, du véhicule, etc.)</i>
<i>Le Starbucks de Saltflat est réputé pour être le théâtre d'effraction et de vols dans les véhicules. Aucun élément personnel ne doit être visible ; fermer le véhicule à clé.</i>	
Emplacement et heure	<i>(p. ex., heures de conduite, conséquences de la conduite de nuit sur des routes mal éclairées, conduite lors du ramadan, etc.)</i>
Environnement local et conditions	<i>(p. ex., conditions climatiques, état de la route, risque de retournement du véhicule)</i>
<i>Vitesse de circulation rapide entre Saltflat et le site. La route devient plus étroite au-dessus de Smiths Gap. Brouillard prévu à Smiths Gap. Réduisez la vitesse et augmentez la distance de sécurité pour vous adapter aux conditions.</i>	
Chargement/Déchargement	<i>(p. ex., risques spéciaux en raison de la configuration de la base ou du site du client, etc.)</i>
<i>Après avoir pénétré sur le site, l'entrée du quai de chargement se trouve sur la gauche après le premier virage à gauche. Méfiez-vous de la circulation des poids lourds dans cette zone.</i>	

ANNEXE D1 : EXEMPLE DE LISTE DE CONTRÔLE POUR L'INSPECTION DU VÉHICULE

N° DU VÉHICULE :	NOM DU CONDUCTEUR	AFFICHAGE DE L'ODOMÈTRE (en km) :	N° DE LA REMORQUE : (le cas échéant)
EXTERNE		INTERNE	
AUCUNE FUITE DE CARBURANT, D'HUILE OU D'EAU		INSTRUMENTS ET RÉSERVOIRS <ul style="list-style-type: none"> Niveau de carburant Pression d'huile Pression d'air (véhicules lourds) Aucun voyant d'avertissement rouge n'est allumé 	
VÉRIFIEZ LES NIVEAUX DE LIQUIDES SUIVANTS : <ul style="list-style-type: none"> Huile-moteur Liquide de frein Liquide d'embrayage Liquide de direction assistée Liquide de la boîte de vitesses automatique (le cas échéant) 		COMMANDES <ul style="list-style-type: none"> Klaxon Freins Balais d'essuie-glaces 	
VÉRIFICATION DES NIVEAUX D'EAU <ul style="list-style-type: none"> Niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur Vérifiez que le bouchon du radiateur est fermé Essuie-glaces/Niveau de lave-glace Niveau de liquide de batterie 		Climatisation/AUDIO <ul style="list-style-type: none"> Climatisation en état de marche Autoradio en état de marche 	

VÉRIFICATION DES SYSTÈMES ÉLECTRIQUES <ul style="list-style-type: none"> • Bornes de batterie propres • Batterie sécurisée • Vérification de l'emplacement des fusibles. • Phares en état de marche • Feux de stop en état de marche • Voyants en état de marche • Feux de recul en état de marche • Feux arrière de forte intensité en état de marche 		PARE-BRISE/BALAIS D'ESSUIE-GLACES <ul style="list-style-type: none"> • Balais d'essuie-glaces • Pare-brise : propre et dégagé 	
VÉRIFICATION DES CAOUTCHOUCS <ul style="list-style-type: none"> • Vérification que les tuyaux du radiateur sont serrés • Vérification des courroies de ventilateur • Vérification que les balais d'essuie-glaces ne sont pas usés. • Pneus : vérification que la pression est correcte. • Bande de roulement de 1,6 mm de profondeur minimum • Dessin de la bande de roulement adapté • Pas d'entailles profondes, de bosses, de renflements, de déchirures ou de fils apparents 		SIÈGES, CEINTURES DE SÉCURITÉ ET RÉTROVISEURS <ul style="list-style-type: none"> • Position du siège conducteur et ceinture de sécurité • Sièges passagers et ceintures de sécurité • Rétroviseurs 	
CORPS DU VÉHICULE <ul style="list-style-type: none"> • Absence de dommage • Sécurité du chargement • Feux et réflecteurs : propres 		ÉQUIPEMENT D'URGENCE <ul style="list-style-type: none"> • Cric et accessoires • Extincteur • Kit de premiers secours • Triangle de signalisation 	
		REMORQUE (le cas échéant) <ul style="list-style-type: none"> • Absence de dommage • Flexibles de frein • Raccords électriques • Sécurité du couplage 	

AUTRES DÉFAUTS RELEVÉS :

ÉCRIRE NÉANT ICI EN L'ABSENCE DE DÉFAUTS	SIGNATURE DU CONDUCTEUR :
--	---------------------------

RAPPORT ACCEPTÉ PAR :

SIGNATURE :

ANNEXE E1 : ANSI/ASSE Z15.1 – 2012

RÈGLES DE SÉCURITÉ POUR LA CONDUITE DE VÉHICULES À MOTEUR

Cette norme consensuelle a été mise au point sous la direction de l’American Society of Safety Engineers et approuvée par l’American National Standards Institute. Elle propose des pratiques pour une utilisation sécurisée des véhicules conduits pour le compte d’employeurs, notamment :

- Définitions, gestion, direction et administration
- Environnement opérationnel
- Éléments relatifs au conducteur
- Éléments relatifs au véhicule
- Signalement des incidents et analyse

Ces pratiques sont conçues pour être utilisées par ceux à qui il incombe de gérer et de conduire des véhicules à moteur dans le cadre des activités d’une organisation.

https://www.asse.org/shoponline/products/Z15_1_2012.php