
Sécurité routière — Bonnes pratiques pour la mise en œuvre du management de la sécurité des trajets journaliers

*Road traffic safety — Good practices for implementing commuting
safety management*

iTeh Standards
(<https://standards.iteh.ai>)
Document Preview

ISO 39002:2020

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/614bf5a1-0c6f-4a32-9cb3-b7e6b76f5b8c/iso-39002-2020>



iTeh Standards
(<https://standards.iteh.ai>)
Document Preview

ISO 39002:2020

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/614bf5a1-0c6f-4a32-9cb3-b7e6b76f5b8c/iso-39002-2020>



DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT

© ISO 2020

Tous droits réservés. Sauf prescription différente ou nécessité dans le contexte de sa mise en œuvre, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie, ou la diffusion sur l'internet ou sur un intranet, sans autorisation écrite préalable. Une autorisation peut être demandée à l'ISO à l'adresse ci-après ou au comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office
Case postale 401 • Ch. de Blandonnet 8
CH-1214 Vernier, Genève
Tél.: +41 22 749 01 11
Fax: +41 22 749 09 47
E-mail: copyright@iso.org
Web: www.iso.org

Publié en Suisse

Sommaire

Page

Avant-propos	iv
Introduction	v
1 Domaine d'application	1
2 Références normatives	1
3 Termes et définitions	1
4 Facteurs influant sur les accidents de trajet	2
4.1 Usagers de la route	2
4.2 Véhicules	3
4.3 Route et environnement	3
5 Rôles et responsabilités	4
5.1 Organisme	4
5.2 Salariés/étudiants	5
5.3 Organismes publics et parties intéressées	5
6 Bonnes pratiques recommandées	5
6.1 Généralités	5
6.1.1 Engagement d'intégrer le management de la sécurité des trajets journaliers dans la politique de sécurité routière (SR)	5
6.1.2 Rapport et enquête sur les incidents de trajet, y compris les quasi-accidents	6
6.1.3 Gestion du trajet et management du risque	6
6.1.4 Rappel de sécurité évoquant la famille	7
6.1.5 Contrôle du véhicule	8
6.1.6 Management des conséquences	8
6.1.7 Santé et aptitude à la conduite	9
6.1.8 Campagnes périodiques et sensibilisation à la sécurité routière	9
6.1.9 Formation	10
6.1.10 Concertation avec les autorités et les parties intéressées	11
6.1.11 Plan d'intervention en cas d'accident	12
6.1.12 Revue de la gestion des incidents de trajet	12
6.2 Bonnes pratiques complémentaires	12
6.2.1 Profil organisationnel des trajets journaliers	12
6.2.2 Incitations à participer à des programmes et initiatives de sécurité des trajets journaliers	13
6.2.3 Avantages supplémentaires	13
6.2.4 Autre organisation du travail	14
6.2.5 Installations de repos	14
6.2.6 Gestion des postes de travail	14
6.2.7 Programmes communautaires (PC) et responsabilité sociétale des entreprises (RSE)	14
6.2.8 Affectation après des accidents de trajet	15
Annexe A (informative) Exemple de cartographie des dangers routiers	16
Annexe B (informative) Exemples de carte de rappel de sécurité évoquant la famille et d'engagement en matière de sécurité routière	22
Annexe C (informative) Exemples de liste de contrôle périodique du véhicule et d'enregistrement correspondant	25
Annexe D (informative) Exemple de programme de formation à la conduite en toute sécurité	28
Bibliographie	30

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (IEC) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les procédures utilisées pour élaborer le présent document et celles destinées à sa mise à jour sont décrites dans les Directives ISO/IEC, Partie 1. Il convient, en particulier de prendre note des différents critères d'approbation requis pour les différents types de documents ISO. Le présent document a été rédigé conformément aux règles de rédaction données dans les Directives ISO/IEC, Partie 2 (voir www.iso.org/directives).

L'attention est attirée sur le fait que certains des éléments du présent document peuvent faire l'objet de droits de propriété intellectuelle ou de droits analogues. L'ISO ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de propriété et averti de leur existence. Les détails concernant les références aux droits de propriété intellectuelle ou autres droits analogues identifiés lors de l'élaboration du document sont indiqués dans l'Introduction et/ou dans la liste des déclarations de brevets reçues par l'ISO (voir www.iso.org/brevets).

Les appellations commerciales éventuellement mentionnées dans le présent document sont données pour information, par souci de commodité, à l'intention des utilisateurs et ne sauraient constituer un engagement.

Pour une explication de la nature volontaire des normes, la signification des termes et expressions spécifiques de l'ISO liés à l'évaluation de la conformité, ou pour toute information au sujet de l'adhésion de l'ISO aux principes de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) concernant les obstacles techniques au commerce (OTC), voir le lien suivant: www.iso.org/iso/fr/avant-propos.

Le présent document a été élaboré par le comité technique ISO/TC 241, *Systèmes de management de la sécurité du trafic routier*.

Il convient que l'utilisateur adresse tout retour d'information ou toute question concernant le présent document à l'organisme national de normalisation de son pays. Une liste exhaustive desdits organismes se trouve à l'adresse www.iso.org/fr/members.html.

Introduction

0.1 Généralités

La proportion élevée d'accidents de la route liés aux trajets journaliers, dans de nombreux pays, est une préoccupation mondiale. Il convient que les organismes prennent des mesures proactives afin d'améliorer la sécurité des trajets journaliers sur les routes. Ce principe s'applique à tout organisme pour l'aider à protéger les navetteurs, y compris les usagers de la route vulnérables.

Les organismes peuvent influencer et inculquer une culture de sécurité routière à leurs salariés/étudiants. Ils peuvent également contribuer à réduire au minimum les accidents de trajet en fournissant des politiques, des processus et une formation adéquats et pertinents en matière de sécurité routière, d'utilisation de modes de transport et de véhicules plus sûrs, et de planification de trajets sûrs. Il convient qu'une évaluation systématique soit également réalisée pour évaluer la prévention des accidents de trajet et les initiatives s'y rapportant afin de garantir leur efficacité.

Il est également nécessaire de mettre l'accent sur de vastes programmes de sensibilisation au management de la sécurité des trajets journaliers. Il convient que les organismes s'engagent pleinement dans l'instauration d'une culture de «priorité à la sécurité», ce qui favorisera par conséquent la prévention des accidents de trajet.

Il est reconnu que la mise en œuvre du présent document peut permettre à l'organisme de tirer parti d'avantages sociétaux, environnementaux et économiques, en supplément des livrables relatifs à la sécurité abordés dans le présent document.

Le présent document fournit un cadre directeur pour les bonnes pratiques qui peuvent être adoptées par les organismes du monde entier dans le but de gérer la sécurité de leurs trajets journaliers à l'aide d'une approche systématique et souple tout en assurant l'amélioration continue de leurs pratiques et de leurs systèmes. Il met en lumière les mesures et les initiatives qui peuvent être prises pour réduire les risques liés aux trajets journaliers. Les organismes sont encouragés à adopter autant de bonnes pratiques définies dans le présent document que possible.

0.2 Concept de mise en œuvre de bonnes pratiques de management de la sécurité des trajets journaliers

Le présent document reconnaît l'utilisation d'une approche itérative Planifier-Réaliser-Vérifier-Agir (PDCA) pour guider les organismes vers l'obtention de résultats optimaux en matière de management de la sécurité des trajets journaliers (voir [Figure 1](#)).

Planifier: établir des objectifs et des cibles en matière de management de la sécurité des trajets journaliers conformément à la politique de l'organisme sous l'égide du leadership et de l'engagement de la direction, et planifier les processus nécessaires pour les atteindre.

Réaliser: garantir qu'une capacité et des ressources suffisantes sont fournies, et mettre en œuvre les processus relatifs au management de la sécurité des trajets journaliers tel qu'il a été planifié.

Vérifier: surveiller et mesurer la performance des processus par rapport aux objectifs et cibles, et identifier les opportunités d'amélioration continue.

Agir: entreprendre des actions pour améliorer en permanence la performance des processus dans le but de réduire l'incidence et le risque de décès et de blessures graves lors d'accidents de la route.

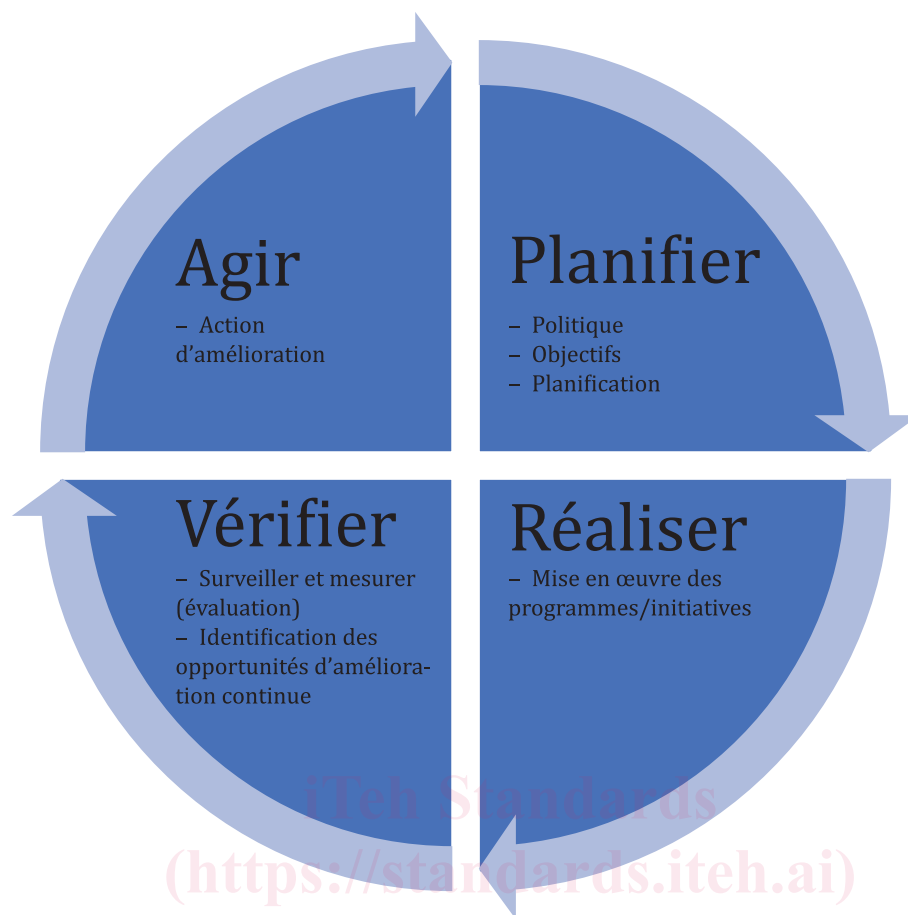


Figure 1 — Approche PDCA du management de la sécurité des trajets journaliers

0.3 Mise en œuvre de bonnes pratiques

ISO 39002:2020

La mise en œuvre de bonnes pratiques de management de la sécurité des trajets journaliers et de sécurité routière peut être classée en différents niveaux. Ces derniers peuvent être utilisés pour éduquer, sensibiliser et rappeler régulièrement l'importance d'inculquer constamment une culture de «priorité à la sécurité» (voir Figure 2). Les organismes peuvent envisager des techniques (par exemple, l'acquisition de véhicules et le transfert modal) afin d'améliorer leurs performances en matière de sécurité routière.

La mise en œuvre de programmes et d'initiatives de sécurité routière continus et durables aura un effet positif sur l'état d'esprit et les comportements. Il convient que ces programmes et initiatives soient menés périodiquement, programmés et évalués afin d'examiner leur adéquation et leur efficacité, tout en identifiant les opportunités d'amélioration continue.

Il convient que l'organisme établisse un ou des processus pour la reconnaissance, l'évaluation, la mise en œuvre et le contrôle des nouvelles solutions technologiques susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité routière et les trajets journaliers.

Il convient que l'évaluation tienne dûment compte des bénéfices potentiels de telles technologies en ce qui concerne la prévention des accidents et la réduction des blessures/dommages. Il convient également de s'assurer que les risques potentiels, tels que la distraction ou l'excès de confiance du conducteur, soient pleinement évalués.

Il convient que l'organisme communique à l'équipe de management et à ses navetteurs les résultats des évaluations des progrès technologiques en matière de sécurité routière et de sécurité des trajets journaliers, et exerce une influence appropriée concernant l'adoption de ces technologies. Il convient que l'organisme prenne des mesures proactives pour rendre possible cette adoption.

L'équipe de management et les salariés/étudiants sont encouragés à être continuellement informés des progrès technologiques en matière de sécurité routière et de sécurité des trajets journaliers, en particulier ceux qui ont été scientifiquement éprouvés, et l'organisme peut influencer l'adoption de ces progrès dans les activités de trajets journaliers.

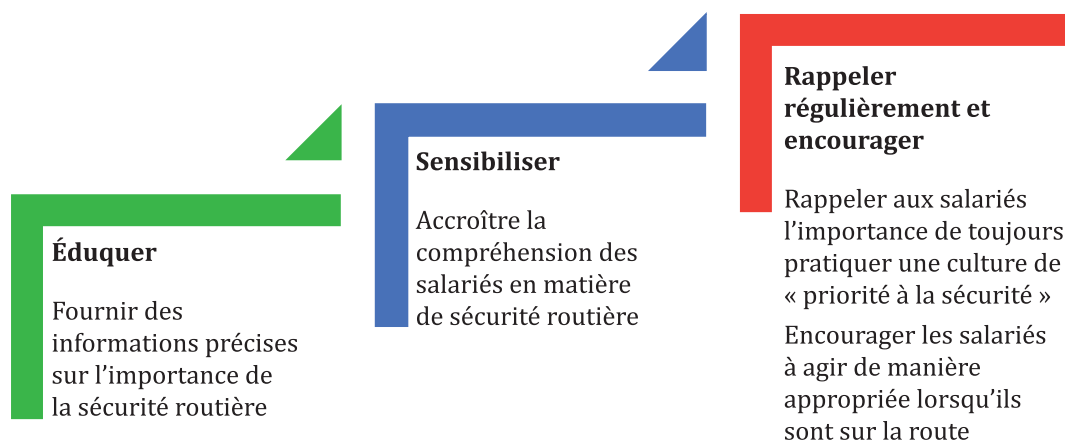


Figure 2 — Étapes vers la culture de priorité à la sécurité

iTeh Standards
(<https://standards.iteh.ai>)
Document Preview

ISO 39002:2020

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/614bf5a1-0c6f-4a32-9cb3-b7e6b76f5b8c/iso-39002-2020>

Sécurité routière — Bonnes pratiques pour la mise en œuvre du management de la sécurité des trajets journaliers

1 Domaine d'application

Le présent document fournit un cadre directeur pour les bonnes pratiques qui peuvent être adoptées par les organismes pour la mise en œuvre du management de la sécurité des trajets journaliers. Ces pratiques sont destinées à réduire le nombre de décès et de blessures graves, la gravité des blessures ainsi que les dommages aux biens et les pertes économiques dus aux accidents de la route.

Le présent document s'applique à tout organisme pour l'aider à protéger les navetteurs, y compris les usagers de la route vulnérables, par l'adoption d'une approche proactive pour gérer les risques liés aux trajets journaliers.

Le présent document s'applique également aux organismes de transport commercial, y compris les exploitants de flotte, ainsi qu'aux établissements scolaires.

2 Références normatives

Les documents suivants sont cités dans le texte de sorte qu'ils constituent, pour tout ou partie de leur contenu, des exigences du présent document. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition du document de référence s'applique (y compris les éventuels amendements).

ISO 39001, *Systèmes de management de la sécurité routière — Exigences et recommandations de bonnes pratiques*

ISO 39002:2020

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/614bf5a1-0c6f-4a32-9cb3-b7e6b76f5b8c/iso-39002-2020>

3 Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions de l'ISO 39001 ainsi que les suivantes, s'appliquent.

L'ISO et l'IEC tiennent à jour des bases de données terminologiques destinées à être utilisées en normalisation, consultables aux adresses suivantes:

— ISO Online browsing platform: disponible à l'adresse <https://www.iso.org/obp>;

— IEC Electropedia: disponible à l'adresse <http://www.electropedia.org/>.

3.1

accident de trajet

accident impliquant un navetteur pendant un déplacement:

- entre son domicile ou son logement temporaire et son lieu de travail/d'études;
- sur un trajet lié à son travail/ses études;
- entre son lieu de travail et le lieu où il se restaure pendant une pause autorisée

3.2

organisme

personne ou groupe de personnes ayant un rôle avec les responsabilités, l'autorité et les relations lui permettant d'atteindre ses objectifs, ce qui inclut les établissements scolaires et autres établissements pédagogiques

4 Facteurs influant sur les accidents de trajet

Les trois principaux facteurs qui contribuent aux accidents de trajet sont les usagers de la route (c'est-à-dire conducteur, motocycliste, cycliste, piéton et passager), les véhicules et la route et son environnement.

Collecter et analyser toutes les informations directement ou indirectement liées à la sécurité routière, portées à l'attention de l'organisme par les autorités, les salariés et les utilisateurs ou les clients, ou activement recueillies dans le cadre d'enquêtes ou d'entretiens, et les comparer aux publications disponibles localement ou à l'aide de technologies de l'information.

4.1 Usagers de la route

Trois éléments influent sur les conditions physiques et psychologiques des usagers de la route:

a) Compétence

Les connaissances et les compétences en conduite sont essentielles pour des trajets journaliers en toute sécurité.

Il convient que les conducteurs aient la capacité d'adopter un style de conduite sûre et de prendre des mesures rapides et appropriées pour éviter les accidents de la route ou réduire le plus possible l'impact d'un accident de la route.

Il convient que les conducteurs comprennent les limites de leur véhicule, dans le contexte des infrastructures routières et de l'environnement, pour assurer une conduite appropriée.

Dans la mesure du possible, il convient que les piétons restent dans des zones piétonnières séparées ou sur des trottoirs, derrière des barrières de sécurité/clôtures ou sur des chemins piétonniers désignés. Lorsqu'ils longent ou traversent des routes, ils doivent toujours être très vigilants et faire face à la circulation. En l'absence de trottoir, et sauf circonstance particulière ou danger, il convient que les piétons soient sur l'accotement de la route et face au trafic opposé.

b) Santé et condition physique

L'état de santé, la fatigue, la somnolence, l'influence de l'alcool et des drogues, les troubles visuels (par exemple myopie, hypermétropie, astigmatisme, éblouissement), etc. sont des facteurs ayant une incidence sur la sécurité routière.

Un état émotionnel instable (notamment la colère), le stress, le manque de motivation, etc. sont des exemples de conditions psychologiques pouvant provoquer des accidents de trajet. Il est nécessaire que les usagers de la route soient dans un état émotionnel stable avant et pendant leur trajet.

c) Comportement

Les comportements dangereux ou inappropriés des usagers de la route, tels que les excès de vitesse, le non-respect des distances de sécurité, le zigzagement et le franchissement d'un feu rouge, sont des causes majeures d'accidents de la route.

L'attention des usagers de la route peut être distraite lorsqu'ils mangent, boivent, fument, envoient des messages, répondent ou passent des appels, etc. alors qu'ils sont sur la route.

Des facteurs organisationnels (tels que la pression exercée sur le personnel pour qu'il soit «joignable» pendant son trajet) peuvent avoir une influence négative sur le comportement du conducteur.

Il est nécessaire que les passagers de tout transport routier public s'assurent que leur comportement et leur conduite sont sûrs à tout moment du trajet, en particulier pour:

- i. attendre aux arrêts de transport public désignés (pour réduire le plus possible les perturbations pour les autres usagers de la route et la circulation dans l'environnement routier);
- ii. monter et descendre du transport public aux arrêts de transport public désignés;
- iii. respecter les règles de circulation et le code de la route sur le chemin (cycliste, piéton ou autre) jusqu'aux arrêts de transport public;
- iv. avant la montée ou après la descente du transport public, traverser sur des passages pour piétons désignés ou utiliser l'itinéraire prévu pour traverser à des endroits sûrs.

4.2 Véhicules

Les dispositifs de sécurité, l'adéquation et l'état des véhicules sont trois facteurs qui peuvent contribuer aux accidents de trajet. Ils sont décrits en détail ci-dessous:

a) Fonctions et dispositifs de sécurité, y compris:

- ingénierie, conception et structure du véhicule;
- dispositifs de sécurité passifs et actifs (par exemple contrôle électronique de la stabilité (ESC), système de freinage antiblocage (ABS), protection en cas d'impact latéral ou système de rappel du port de la ceinture de sécurité); et
- matériaux utilisés pour le véhicule.

b) Adéquation

Il convient que le choix du véhicule soit adapté et compatible avec l'usage prévu (par exemple, il convient d'utiliser un véhicule à quatre roues motrices sur un espace agricole ou des espaces de travail enneigés).

NOTE 1 Noter l'existence éventuelle d'une législation locale concernant la modification des véhicules (par exemple pour des personnes handicapées).

c) État

Un entretien périodique complet du véhicule est essentiel pour assurer son bon fonctionnement et sa longévité.

NOTE 2 Noter l'existence éventuelle d'une législation locale en matière de contrôle technique des véhicules.

4.3 Route et environnement

Outre les facteurs liés aux usagers de la route et aux véhicules, les conditions routières et environnementales sont également considérées comme des facteurs contribuant aux accidents. Il est donc important que les usagers de la route soient conscients des facteurs environnementaux tels que les conditions routières et topographiques et le type de route (par exemple, chaussée unique ou dédoublée, etc.) sur l'ensemble des trajets journaliers.

Il convient d'identifier les dangers et risques potentiels le long du parcours afin de pouvoir prendre les mesures appropriées et faire plus attention lors des trajets journaliers. Il convient d'accorder une attention particulière aux éléments suivants:

- a) état de la route:
 - surface de la chaussée (par exemple nids de poule, chaussée glissante, huileuse);
 - caractéristiques géométriques (par exemple courbes de vallée, courbes de crête, largeur de voie); et
 - travaux de construction routière;
- b) mobilier de la route le long du parcours (par exemple type de glissière de sécurité utilisé, signalisation routière, marquages routiers);
- c) environnement routier:
 - conditions topographiques (par exemple plat, ondulé, accidenté, montagneux);
 - signalisation (par exemple signalisations routières inadéquates, prêtant à confusion ou bloquées);
 - éclairage;
 - brume;
 - brouillard épais;
 - conditions météorologiques (par exemple neige, verglas, pluie intense, inondation, glissement de terrain, vent latéral);
 - traversée d'animaux;
 - véhicules mal garés et impact potentiel sur les angles de vue; et
 - tout changement significatif dans l'environnement routier et les conditions affectant la sécurité, tel que des objets posés au sol, un glissement de terrain, etc.;
- d) volume et condition de circulation (par exemple aux heures de pointe, pendant les périodes de fêtes).

5 Rôles et responsabilités

5.1 Organisme

Le leadership et l'engagement de l'organisme sont des facteurs essentiels pour la réussite des programmes et des initiatives de management de la sécurité des trajets journaliers sur le lieu de travail. Cela est directement lié à la connaissance de la santé et de la sécurité de ses salariés/étudiants, de leur attitude, de leur vision et de leur mission, ainsi qu'à la volonté de l'organisme d'affecter des ressources pour avoir un impact sur la sécurité des trajets journaliers.

Il est nécessaire que l'organisme comprenne l'importance du management de la sécurité des trajets journaliers qui est l'une de ses principales responsabilités. Il convient que la direction connaisse bien le concept global de santé et sécurité au travail, et soit en mesure de surveiller les activités connexes qui sont réalisées au sein de l'organisme, y compris l'évaluation de leur réalisation et de leur efficacité.

Il est également nécessaire que l'organisme identifie les autorités routières compétentes qui sont responsables des routes raccordées à leurs locaux afin de pouvoir signaler toute dégradation de la route ou condition dangereuse.