
**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.itih.ai>)
Document Preview

[ISO 39002:2020](https://standards.itih.ai/catalog/standards/iso/614bf5a1-0c6f-4a32-9cb3-b7e6b76f5b8c/iso-39002-2020)

<https://standards.itih.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)

<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.

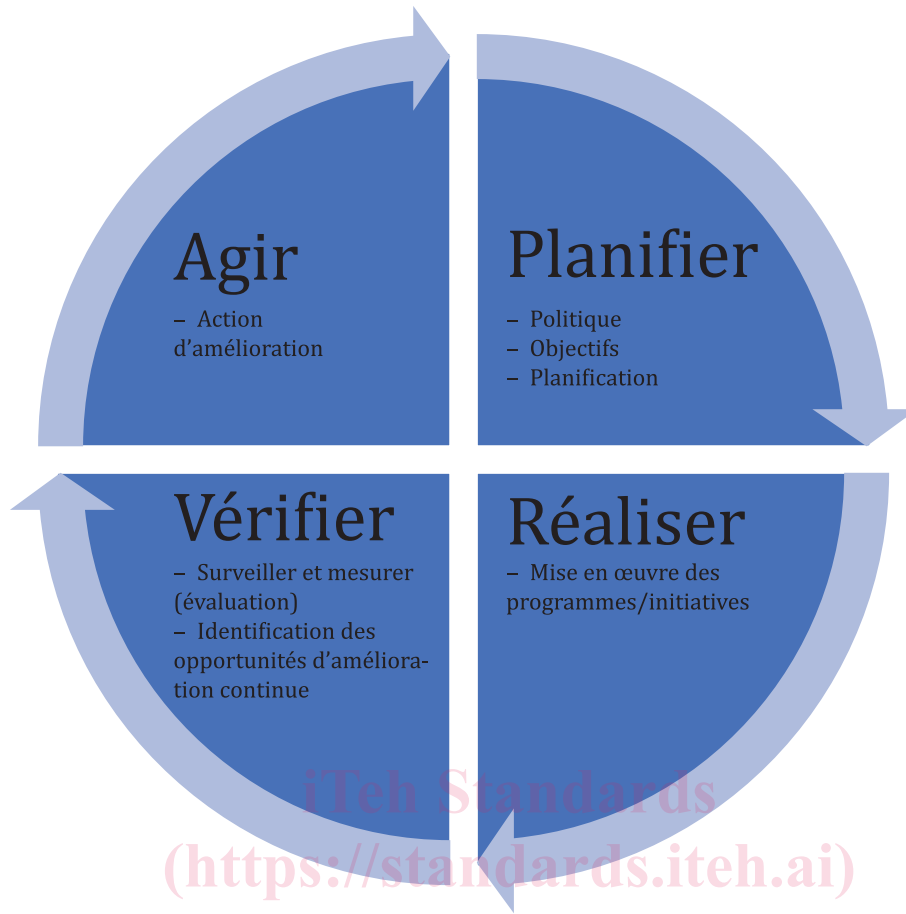


Figure 1 — Approche PDCA du management de la sécurité des trajets journaliers

0.3 Mise en œuvre de bonnes pratiques <https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/614bf5a1-0c6f-4a32-9cb3-b7e6b76f5b8c/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.