

LE COMPORTEMENT ROUTIER

DÉFINITIONS

Les accidents de la route font partie des risques les plus courants, c'est la deuxième cause de mortalité au travail en France avec 485 personnes tuées lors d'un déplacement lié au travail en 2022, soit environ 30% des décès (source ONISR). Tous les agents, quel que soit leur métier, y sont confrontés, ne serait-ce que pour venir ou quitter le travail. Ainsi on peut distinguer deux types d'accident de la route :

- L'accident de service/travail : l'agent a utilisé un véhicule ou a été exposé à des véhicules lors de l'exercice de ses fonctions. Cela concerne principalement les métiers de la voirie, des espaces verts, de collecte des déchets, les livreurs, les aides à domicile ou encore les policiers et pompiers.
- L'accident de trajet : c'est l'accident qui survient pendant le trajet aller-retour entre le domicile et le lieu de travail ou entre le lieu de travail et le lieu de restauration habituel. Le parcours ne peut pas être détourné sauf pour un motif lié aux nécessités de la vie courante (exemple : aller chercher son enfant à l'école).

Parmi les facteurs de risques les plus importants en France référencés lors d'accidents mortels, on retrouve :

- l'inattention (31% des décès) ;
- le refus de priorité (13% des décès) ;
- la vitesse (11% des décès) ;
- l'alcool ;
- la fatigue ;
- l'usage du téléphone.

L'ensemble de ces situations est intimement lié au comportement qu'adopte le conducteur sur la route. C'est pourquoi cette fiche traitera du **fonctionnement et des habitudes des agents au volant** en expliquant en quoi les comportements peuvent devenir dangereux.

Cette fiche ne traitera pas des différents points du code de la route à respecter.

EXPLICATION DES COMPORTEMENTS

1) LES LIMITES DE L'ÊTRE HUMAIN

La physiologie et le fonctionnement de l'être humain sont adaptés à ses possibilités. Ainsi en se déplaçant à plus de 30 km/h, c'est à dire au-delà des possibilités humaines, des limites naturelles apparaissent.

Des limites biologiques :

- Les temps de réaction de l'être humain ne sont plus adaptés et deviennent trop longs,
- La rapidité et la multiplicité des informations deviennent difficiles à gérer pour le cerveau,
- La vision ne permet pas d'appréhender correctement son environnement,
- La force et la constitution du corps ne sont plus suffisantes, les chocs peuvent être mortels.

Des limites situationnelles :

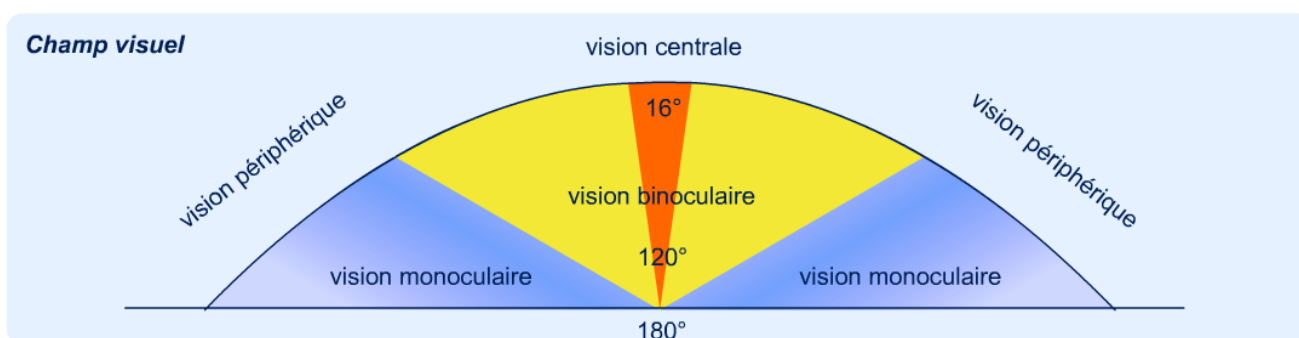
- Le véhicule ne se contrôle pas de manière aussi directe que le corps, il est nécessaire d'anticiper les trajectoires avec un phénomène d'inertie,
- Les véhicules n'ont pas une dimension dans l'espace à l'échelle humaine,
- L'habitacle ne permet pas une visibilité complète de son environnement,
- Les cas de fatigue sont plus difficiles à appréhender qu'en temps normal et moins prévisibles,
- Les facteurs extérieurs entraînent des risques plus importants (météo, alcool ...)

Réduire sa vitesse et allonger les distances de sécurité est le meilleur moyen de s'assurer d'avoir le comportement le plus adapté sur la route.

2) LA VISION

Environ 90% de la conduite se fait grâce à la vision. Comprendre son fonctionnement permet de mieux adapter son comportement.

L'être humain possède un champ de vision d'environ 180°. L'angle de vision binoculaire (des deux yeux) couvre environ 120°. C'est grâce au décalage entre les deux yeux que le cerveau est capable d'interpréter les dimensions, les volumes et la distance d'un objet. Ainsi cette évaluation est possible uniquement si l'objet se situe dans la vision binoculaire.



La majorité des informations que le cerveau traite se situe dans un angle très réduit appelé vision centrale (environ 16°). La vision périphérique est sensible aux mouvements mais est très souvent occultée par le cerveau.

Avec la vitesse, un phénomène de « vision tunnel » se crée : afin de ne pas traiter trop d'informations à la fois, le cerveau réduit artificiellement le champ de vision. On estime qu'à 130km/h le champ de vision se réduit aux alentours de 30°.



Enfin, il est beaucoup plus difficile pour le cerveau d'obtenir des informations claires et précises lorsqu'une situation est en mouvement.

Ces éléments sur la vision sont pris en compte lors de la mise en place de la signalisation routière et plus particulièrement :

- L'adaptation de la vitesse à la complexité de l'environnement : lorsque des obstacles peuvent surgir au dernier moment, le champ de vision du conducteur doit être le plus large possible, la vitesse doit donc être réduite (exemple : zone 30 en ville).

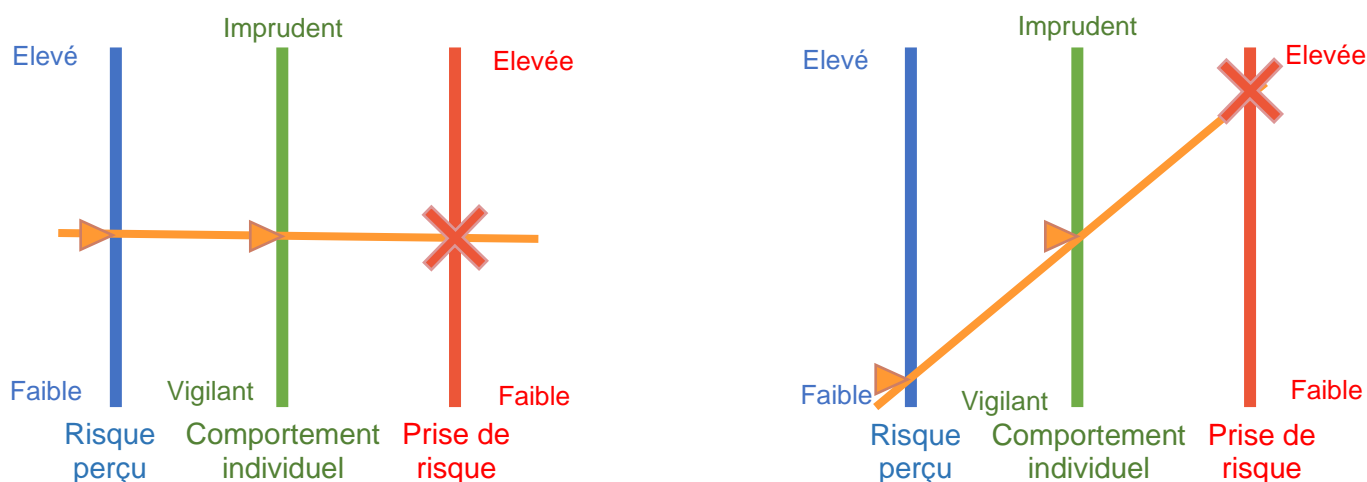
- La présence de stop : ils permettent au cerveau d'être dans des conditions optimales pour recueillir les informations provenant de l'environnement, d'avoir une notion précise des distances et une évaluation correcte de la vitesse de déplacement des autres véhicules.

3) L'ECHELLE DES RISQUES

Deux facteurs sont à l'origine des risques que prend chaque individu : le risque perçu et le comportement individuel.

1. Le risque que le conducteur perçoit sur la route n'est pas forcément le risque réel. En effet, il est fréquent qu'il existe des éléments à risque dont le conducteur n'a pas conscience, comme une plaque de verglas, un animal dans un fossé près à surgir, un éblouissement du soleil.
2. Le comportement individuel est le trait personnel du conducteur qui le rend prudent ou non. Certaines personnes sont intrinsèquement vigilantes, quelle qu'en soit la raison, d'autres ont des comportements beaucoup moins responsables.

L'échelle de risque permet de déterminer en fonction de ces deux facteurs quelle va être la prise de risque du conducteur sur la route. Elle se traduit par le schéma suivant :



Avec un risque perçu moyen et un comportement individuel standard, la prise de risque du conducteur sera moyenne (1^{er} schéma). Cependant pour cette personne, si le risque perçu est faible, la prise de risque sera alors bien plus élevée (2^{ème} schéma).

Cette échelle de risque explique pourquoi en France, la route qui tue le plus est une ligne droite dégagée de jour en bonne état et avec peu de circulation. C'est également pour cette raison que par endroit est « créé » du risque afin que les conducteurs en prennent moins : les chicanes à l'entrée d'un village ou la visibilité obstruée à un panneau stop.

4) LA MÉCANIQUE DU CERVEAU

Par son propre fonctionnement, le cerveau peut amener une personne à avoir un comportement sur la route inadapté. Avoir connaissance de ces principes permet de mieux anticiper les potentielles situations à risque.

Le « pilotage automatique » :

Le cerveau a une grande capacité d'apprentissage et qui travaille à l'économie. Ainsi lorsque certains mécanismes sont intégrés, il n'est plus nécessaire au cerveau de passer par la réflexion consciente pour réaliser une action, il économise comme cela de l'énergie et du temps. Ces actions intégrées entrent dans le principe de l'automatisme.

Par exemple lorsque l'on sait lire, il n'est plus nécessaire de s'attacher à décomposer chacune des syllabes et des sons afin de comprendre le mot à la manière de l'apprentissage scolaire. Le cerveau n'a plus qu'à s'attacher au sens du texte. Si certaines fautes de frappes, comme une invsion de lettres à l'intérieur d'un mot, est présent, parfois le cerveau ne la détecte même pas, et même si c'est le cas, elle n'entache en rien la signification de la phrase (cf. la faute volontaire du mot inversion dans cette phrase).

Pour la conduite le même mécanisme s'opère, et ce d'autant plus sur les trajets habituels (domicile-travail). Il est fréquent que les conducteurs pensent à leur travail ou même au programme de leur journée avant de se rendre compte qu'ils sont déjà arrivés. Dans cette configuration de conduite en « pilotage automatique » l'agent aura de très grosses difficultés à faire face à un imprévu. Les accidents sont donc plus fréquents.

La conversation téléphonique :

Il est impossible pour le cerveau d'entretenir une conversation réfléchie avec une personne qui n'existe pas. C'est pourquoi, lorsque l'on est au téléphone, le cerveau active de nouvelles aires afin de créer une image de la personne. Il puise alors des ressources dans la mémoire, dans les aires visuelles et auditives afin de traduire les émotions basées sur l'intonation de la voix. Le cerveau va solliciter également les zones émotionnelles en fonction du sujet de la conversation et de la personne à qui l'on parle.

Au volant, il paraît alors évident que l'ensemble de ce travail demandé au cerveau va induire une baisse significative de la concentration sur la conduite. Le cerveau ne pouvant pas traduire suffisamment rapidement et efficacement la multiplicité des informations qui lui parvient, il va donc en sélectionner naturellement. Un conducteur peut alors se rendre compte trop tard d'un obstacle ou même complètement occulter un panneau de signalisation.

MOYENS DE PRÉVENTION

La réduction des risques professionnels repose sur trois niveaux d'actions :

- Humain,
- Organisationnel,
- Technique.

L'évaluation des risques professionnels et sa traduction dans un Document Unique, obligation réglementaire et point de départ d'une réelle démarche de prévention, permet de mieux cerner les risques spécifiques à certaines activités et de prendre les mesures de prévention adaptées et efficaces.

1) MOYENS HUMAINS

Sensibiliser et former les agents :

- Parcours tests, voiture tonneau, exercice de freinage ou de vitesse sur circuit,
- Sensibilisation sur les comportements routiers,
- Tests sur le code de la route,
- Intervention et stage avec la prévention routière.

Capacité des conducteurs :

- Visites médicales régulières,
- Vérification des permis de conduire,
- Prévoir les contrôles d'alcoolémie.

Vérification des véhicules :

- Planifier les vérifications avant la prise de véhicules de services ou de fonctions (pression des pneus, niveaux d'huile ...),
- Demander à faire vérifier régulièrement les véhicules personnels utilisés dans le cadre du travail, et notamment les contrôles techniques.

2) MOYENS ORGANISATIONNELS

Eviter les déplacements :

- Privilégier la visio-conférence ou les rendez-vous téléphoniques,
- Développer le télétravail,
- Offrir la possibilité de restauration sur le lieu de travail,
- Faire bénéficier de service de proximité comme les garderies, les logements ou les transports.

Organiser les déplacements :

- Rationaliser les déplacements professionnels et réfléchir à leurs utilités,
- Offrir des flexibilités horaires pour éviter que les agents soient contraints de se dépêcher sur la route pour ne pas dépasser leurs heures,
- Instaurer des règles de préparation des déplacements en y incluant le temps de départ et d'arrivée.

Privilégier les transports collectifs :

- Organiser le covoiturage dans les services ou les dépôts lors de déplacements à proximité.
- Donner des avantages aux transports collectifs pour les déplacements longs.

Faire un suivi des parcs routiers :

- Garder les clés et les délivrer à la demande,
- Bloquer les clés en cas de problème avéré sur les véhicules,
- Mettre en place un cahier de suivi des observations.

Gérer la communication :

- S'organiser pour éviter la communication en conduisant.

3) MOYENS TECHNIQUES

Aménager les accès :

- Sécuriser les entrées et sorties de véhicules,
- Faciliter le stationnement.

Mettre à disposition le bon matériel :

- S'assurer de la présence des équipements de sécurité dans les véhicules,
- Acquérir des GPS,
- Equiper les véhicules utilitaires (cabine séparée, point d'amarrage, aération, rétention ...).