

## Sécurité routière

## Prévenir et guérir

Pour améliorer la sécurité routière, les gestionnaires de flotte peuvent mettre en place plusieurs actions, incitatives ou punitives. Mais entre la carotte et le bâton, quel est le plus efficace ? Si tous nos témoins recommandent un travail en amont, ils ne négligent pas l'importance des démarches post-accident afin d'éviter les mesures disciplinaires.



© Fotostormer

Chez Cetup, avec 140 véhicules en majorité utilitaires, le constat est sans appel : « Si la prévention et le contrôle vont de pair, il n'y a pas besoin de punitif », estime Jean-Pierre Capossele, son dirigeant. Ce transporteur, médaillé par la Sécurité routière, n'a en moyenne qu'un sinistre tous les 400 000 km.

« Sensibiliser les collaborateurs et s'assurer du parfait état de la flotte est le plus important. Nous ne sommes jamais arrivés à des mesures disciplinaires », confirme Émilie Gasquet, secrétaire générale du Groupe JLO, spécialiste de l'accompagnement conseil sur la qualité de vie au travail et la performance sociale. La société n'a eu aucun accident de trajet en lien avec ses 45 véhicules en 2019.



**Émilie Gasquet,**  
secrétaire générale,  
responsable marketing,  
Groupe JLO

« Nos équipes se composent à 90% de consultants souvent sur la route. Cela nous a poussés à mettre en place une politique de prévention : nous n'avons eu aucun accident de trajet ni arrêt de travail ces dernières années. »

## Des règles de conduite

« Tous les nouveaux collaborateurs suivent un parcours d'intégration avec une présentation du référent santé-sécurité et une sensibilisation à la sécurité et au suivi des véhicules, indique Émilie Gasquet. Nous expliquons le processus de prise en main du véhicule et faisons signer une charte conducteur. » Cetup, certifié ISO pour la santé et la sécurité au travail, suit en continu des indicateurs de sécurité, tel le respect des pauses obligatoires. Et diffère si besoin les livraisons en informant ses clients.

« Il faut formaliser auprès de chaque collaborateur les règles d'utilisation des véhicules dans le contrat de travail ou la charte automobile. Et le chef entreprise doit communiquer sur les bons et mauvais usages, l'écrire et le rappeler au moins deux fois par an », complète Olivier David, directeur commercial du télématicien Coyote Business. Cetup effectue ainsi quotidiennement des communications internes et édite trois fois par

an un journal interne, portant sur les cinq valeurs de l'entreprise dont la sécurité. Au sein du Groupe JLO, les statistiques des accidents de trajet et de travail en lien avec le risque routier sont communiquées au CSE et mentionnées chaque année dans le rapport RSE. « Un message fort avec une communication rythmée et récurrente est important : cela montre que le corps dirigeant et les managers prennent le sujet en main », commente David Raffin, directeur d'Actua Formation, formateur au pilotage automobile.

## De la formation

Le Groupe JLO et Cetup misent aussi sur la formation. Cetup n'emploie que des conducteurs en CDI, après une formation continue de quatre jours. « Le cinquième jour, nous effectuons des tests pour savoir s'ils sont capables d'être des pilotes Cetup », précise Jean-Pierre Capossele. Et ils sont aussi formés à l'éco-conduite. « Nos collaborateurs parmi les plus gros rouleurs ont suivi des formations à

la conduite responsable en 2016 et en 2017 avec Codes Rousseau, note Émilie Gasquet. Et en 2019, l'un de nos consultants a donné deux jours de formation à la conduite sur neige. Nous projetons aujourd'hui de re-sensibiliser nos collaborateurs gros consommateurs de kilomètres, notamment les nouveaux. » L'équipement entre aussi en



**Olivier David,**  
directeur commercial,  
Coyote Business

« Les informations que collecte un boîtier permettent notamment d'identifier les collaborateurs qui accumulent des kilomètres ou se forcent à rentrer chez eux le soir, autant de situations sources d'accidents. »



**Jean-Pierre Capossele,**  
dirigeant,  
Cetup

« Il ne faut pas oublier que le transport est réalisé par des êtres humains et que le chef d'entreprise est responsable de leur sécurité. Or, pas un seul produit sur terre ne nécessite de mettre en danger la vie de quelqu'un. »



... ligne de compte. Le Groupe JLO proscrit par exemple au maximum l'usage de véhicules personnels avec remboursement des IK. « Nous finançons la flotte en location sur 36 mois afin de disposer toujours de véhicules en bon état, déclare Émilie Gasquet. Tous sont équipés d'un GPS, d'un régulateur de vitesse et du Bluetooth. » Chez Cetup, les véhicules sont changés tous les 24 mois avec un bridage à 130 km/h. « Nous avons des sièges grands conducteurs et les pilotes portent une oreillette anti-endormissement pour détecter les mouvements de tête et déclencher une alerte sonore lors de signes de fatigue, décrit Jean-Pierre Capossele. Et nous testons un pare-brise intelligent. Celui-ci enregistre au fil de la journée des centaines d'informations afin d'anticiper à terme diverses situations rencontrées sur la route. »

### Des méthodes de contrôle

Verizon Connect propose de son côté le système embarqué Ecobuzzer qui s'active automatiquement au démarrage, avec un signal sonore en cas de virage serré, de freinage brusque, de démarrage rapide, etc. « Si le conducteur ne veut plus entendre de bruit, il lui suffit de conduire de manière appropriée », résume Vincent Jacques, product manager du télématicien.

Le Groupe JLO et Cetup misent aussi sur le contrôle. « Nous

suivons régulièrement l'état des véhicules via notre loueur. Nous avons aussi une fiche de prise de véhicule pour les véhicules d'agence : nous savons qui les emploie et qui les rend en mauvais ou en bon état, et nous pouvons sensibiliser les collaborateurs », détaille Émilie Gasquet. « Avec des pilotes dans toute la France, nous contrôlons les véhicules chaque semaine sur nos sites et en visioconférence », complète Jean-Pierre Capossele.

Grâce aux outils informatiques, ce contrôle peut concerner directement la conduite. « Nos opérateurs veillent en permanence sur les pilotes, 24h sur 24, physiquement au travers de notre pôle opération, et numériquement via notre pôle géolocalisation », rappelle Jean-Pierre Capossele.

Peu d'entreprises vont aussi loin : « La plupart agissent ponctuellement en mode audit, observe Matthieu Échalier, directeur général de l'éditeur de logiciels de gestion GAC Technology. Elles emploient un outil pour croiser les données, puis établissent un suivi des dérives. À l'avenir, nous ferons appel à l'intelligence artificielle sur l'historique constaté d'un ensemble de parcs. Au vu des comportements de conduite, nos clients pourront comparer leur sinistralité avec des entreprises de même taille et-ou de même secteur, et être informés en amont d'un risque de sinistre corporel à échéance de x mois », anticipe Matthieu Échalier. Mais ces démarches ne suffisent pas toujours. « Nous mettons en place une fiche post accident de trajet pour analyser les causes et les conséquences d'un acci-



**Matthieu Échalier,**  
directeur  
général, GAC  
Technology

« Le management humain reste la clé. Mais assortir une démarche de prévention à des boîtiers et à un logiciel qui consolide toutes les données décuple son efficacité et permet de lutter contre des idées subjectives. »

dent », reprend Émilie Gasquet pour le Groupe JLO. L'entreprise est de plus en train de nouer un partenariat avec un assureur pour mettre son réseau de psychologues du travail à disposition de collaborateurs victimes d'un accident.

### Ne pas négliger le post-accident

Pour sa part, Cetup a constitué cette année une commission sécurité regroupant des membres de la société : une personne de la flotte, une des opérations, le responsable QSE, le préventeur sécurité et le responsable pilotes. « En cas de sinistre, la commission analyse l'arbre des causes, appelle le pilote, organise une mise en situation, etc. », explique Jean-Pierre Capossele.

Autre piste, Actua Formation reforme gratuitement les conducteurs qui n'ont pas tiré de bénéfices de leur formation au bout

de six à neuf mois. « Si cette seconde formation ne fonctionne pas, soit pour environ 0,5 à 1% des conducteurs, le problème est plus profond, note David Raffin. Soit le collaborateur n'a pas envie de s'améliorer et nous prévenons l'entreprise ; soit il n'est pas à l'aise sur la route et il ne faut pas le faire conduire ; soit il est trop sûr de lui et il est nécessaire d'appliquer des sanctions en dernier recours. Dans ce cadre, seules les sanctions financières sont efficaces. »

### La sanction, dernier recours

« Mais si les démarches sont trop directives ou contraignantes, avec un aspect infantilisant, les effets ne durent pas. Il est essentiel de préparer le terrain, d'être pédagogue, voire de renvoyer une partie du gain au collaborateur (voir l'encadré ci-dessous) : c'est la meilleure façon de lui faire prendre conscience qu'il est acteur de la sécurité routière », répond Olivier David pour Coyote.

Avec ce rappel de Verizon Connect : « Lors d'un accident avec dommage corporel, s'il est démontré que l'entreprise n'a pris aucune mesure de prévention, cela peut être considéré comme une cause aggravante et impliquer la responsabilité civile, voire pénale, du chef d'entreprise ou du chef de service. Or, beaucoup d'entreprises ignorent leur responsabilité », conclut Vincent Jacques. À réfléchir.

Manon Lamoureux



**David Raffin,**  
directeur  
général, Actua  
Formation

« Le conducteur doit connaître son outil de travail, le véhicule, et son environnement de travail, la route, pour mieux percevoir le risque. C'est lorsque l'on se sent en confiance que l'on prend des risques stupides au volant. »

## PARTAGER L'ÉCONOMIE ?

Pour impliquer les collaborateurs dans la prévention routière, faut-il partager l'économie réalisée ? « Nos clients donnent de plus en plus souvent une prime de x% sur les gains générés avec des outils préventifs », témoigne Vincent Jacques pour Verizon Connect. « L'organisation de challenges est une bonne solution », estime pour sa part Matthieu Échalier de GAC Technology. Qui a lancé son propre challenge d'éco-conduite interentreprises, C-Cube, avec notamment Actua Formation. « L'idéal serait de faire participer chaque conducteur tous les deux ou trois ans pour revenir régulièrement sur les messages de prévention routière », envisage Matthieu Échalier.

« On ne peut pas tout ramener à l'argent, nuance Jean-Pierre Capossele pour Cetup. Nos pilotes ont accès à des tableaux de bord d'éco-conduite avec leurs résultats individuels. Mais cela ne donne lieu à aucune prime incitative en dehors d'une participation à l'intéressement pour tous nos salariés. La sécurité doit être portée par tous collectivement. »



**Vincent Jacques,**  
product manager,  
Verizon  
Connect

« Il y a un équilibre à trouver entre carotte et bâton. De moins en moins d'entreprises fonctionnent encore "à l'ancienne", de manière coercitive : la motivation des équipes est souvent plus simple et plus efficace. »



# Gère véhic ques

Si vous av  
moment, v  
Notre solu  
optimiser

Verizon Con

veriz  
coni