



RÉFÉRENTIEL

Systeme de management sécurité routière
dans les entreprises et autres organismes



Octobre 2002



REMERCIEMENTS

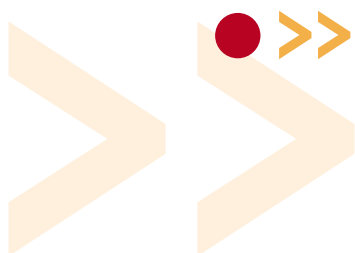
Le présent référentiel est une œuvre collective réalisée à l'initiative de l'association PSRE (Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise), présidée par Sandro Mantovani.

Il a été rédigé par Gérald Ploquin (Cepris) en collaboration avec Raymond Abbatucci (Axa Corporate Solutions), Anne Allary (Apave Group), Martin Boquien (FCA), Jean des Déserts (Esso SAF), Bertrand Gatin (DSCR), Régis Guillet-Arnaud (Axa), Jean André Lasserre (AFT-Iftim), Jean José Martinez (Continent Assurances), Hervé Legall (GP2R), Claude Legendarme (Groupama-Centaure), Jean-Claude Olagnol (Sanofi-Synthélabo), Rémy Péterlin (Sfac), René Pollet (FFSA), Pascal Prévost (Amrae), Stéphane Rio (CNPP), Brigitte Steinmetz (CAMBTP), Pascal Valentin (DSCR).

Il s'est largement inspiré du « Manuel d'élaboration d'une politique de sécurité routière en entreprise », réalisé par le groupe de travail constitué à l'issue du rapport de Jean Verré « Sécurité routière en entreprise » (1998), et présidé par Clive Carpenter (Amrae).

Sommaire

La sécurité routière dans les entreprises et autres organismes



| | |
|---|-----------|
| Introduction | 2 |
| Organisation de la démarche | 6 |
| Référentiel Système de management sécurité routière | |
| Domaine d'application | 9 |
| Définitions | 10 |
| Exigences du Système de management sécurité routière | 12 |
| 1. Analyse préalable | 14 |
| 2. Politique de sécurité routière | 18 |
| 3. Planification | 20 |
| 4. Mise en œuvre | 26 |
| 5. Contrôle | 34 |
| 6. Evaluation | 40 |
| Annexes | |
| 1. Guide pour l'analyse préalable | III |
| 2. Guide pour l'évaluation du coût réel de l'accident de circulation | XIII |
| 3. Guide pour la mise en œuvre | XVII |

Introduction

La sécurité routière dans les entreprises et autres organismes

● LES ENJEUX

65%

Un risque professionnel à part entière

Les entreprises, et d'une manière générale la plupart des organismes, structurent et rationalisent l'ensemble des phases des processus de production afin de rendre ceux-ci les plus opérationnels possible.

Or, l'accident du travail, et en particulier celui qui se produit sur la route, est un événement brutal qui peut frapper au cœur d'une organisation. L'augmentation constante de la circulation automobile rend chaque jour plus présente la réalité du risque. **65 % des salariés tués en accidents du travail, le sont au cours de la circulation**, dans le cadre d'une mission ou au cours du trajet du domicile au travail, à bord d'un véhicule de l'organisme ou de leur véhicule personnel. Ceci doit faire prendre conscience du fait que les salariés sont davantage victimes de la route que des dangers liés aux machines, outils, produits, etc.

Si le nombre et la gravité des accidents du travail ont été réduits de façon notable, il apparaît que **l'accident de la circulation**, parce qu'il se produit le plus souvent en dehors de l'organisme, n'est pas encore suffisamment pris en compte alors que la plupart du temps il est **prévisible et maîtrisable**.

Un enjeu économique

Comme pour les autres risques professionnels, la mise en place d'une politique de prévention doit permettre de diminuer le risque routier, d'améliorer le niveau global de sécurité et de réduire les surcoûts directs et surtout indirects ou induits (qui représentent deux à trois fois les coûts directs) liés à une sinistralité trop importante. Elle peut éviter une détérioration du climat social due à l'apparition de dysfonctionnements internes, diminuer le risque de voir engagée la responsabilité pénale des dirigeants, soutenir l'image de marque de l'organisme dont le parc automobile est souvent un des vecteurs de communication.

Le contexte légal

Le Code du Travail (art. L.230.1 à L.230.5) fixe trois objectifs majeurs :

- > La sécurité et la santé des travailleurs doivent être intégrées dans la conception des lieux et outils de travail ;
- > Les chefs d'entreprise ont obligation d'évaluer les risques, de planifier et organiser la prévention ;
- > Les salariés sont des acteurs à part entière de la politique de sécurité de l'entreprise.

La responsabilité de la direction est donc très large en ce qui concerne non seulement le respect des règlements relatifs à la sécurité, mais également la mise en œuvre d'une politique de prévention adaptée à l'organisme.

● LA GESTION DU RISQUE ROUTIER

Identifier
Évaluer
Décider

L'évaluation des risques de circulation est nécessaire si on veut agir efficacement pour les éliminer ou les réduire.

Elle inclut trois étapes de base :

- > Identifier les dangers : quelles sont les sources des accidents de la circulation, qui (ou quoi) pourrait subir un préjudice, comment ce préjudice pourrait-il se produire ?
- > Evaluer le risque inhérent à chaque danger, ainsi que la probabilité et la gravité du préjudice.
- > Décider si le risque est significatif et doit faire l'objet d'une action en vue de sa maîtrise, ou s'il est non significatif, c'est-à-dire réduit au plus bas niveau raisonnablement réalisable.

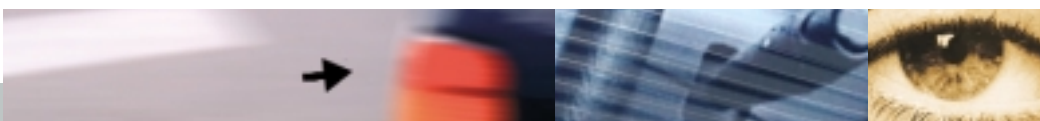
Le résultat de l'évaluation aboutit à la définition, à la planification et à la mise en œuvre d'un programme d'actions de maîtrise des risques routiers significatifs. A ce niveau, il est important que le risque routier soit géré et pas seulement réduit. **Il est donc nécessaire de mettre en place un véritable Système de management sécurité routière (SMSR)**, qui garantisse le traitement immédiat du risque, mais aussi sa maîtrise sur le long terme.

La démarche peut s'inspirer des systèmes de management de la qualité et de la sécurité :

- > Affirmer la politique sécurité routière au plus haut niveau de l'organisme ;
- > Planifier les exigences et les objectifs du SMSR ;
- > Mettre en œuvre le SMSR, lequel comporte notamment un programme d'actions en vue de la réduction des risques ;
- > En contrôler l'efficacité ;
- > L'évaluer et le mettre à jour.



Système
de management
sécurité routière (SMSR)



Le Système de management sécurité routière sera organisé selon la boucle d'amélioration continue (roue de Deming) :

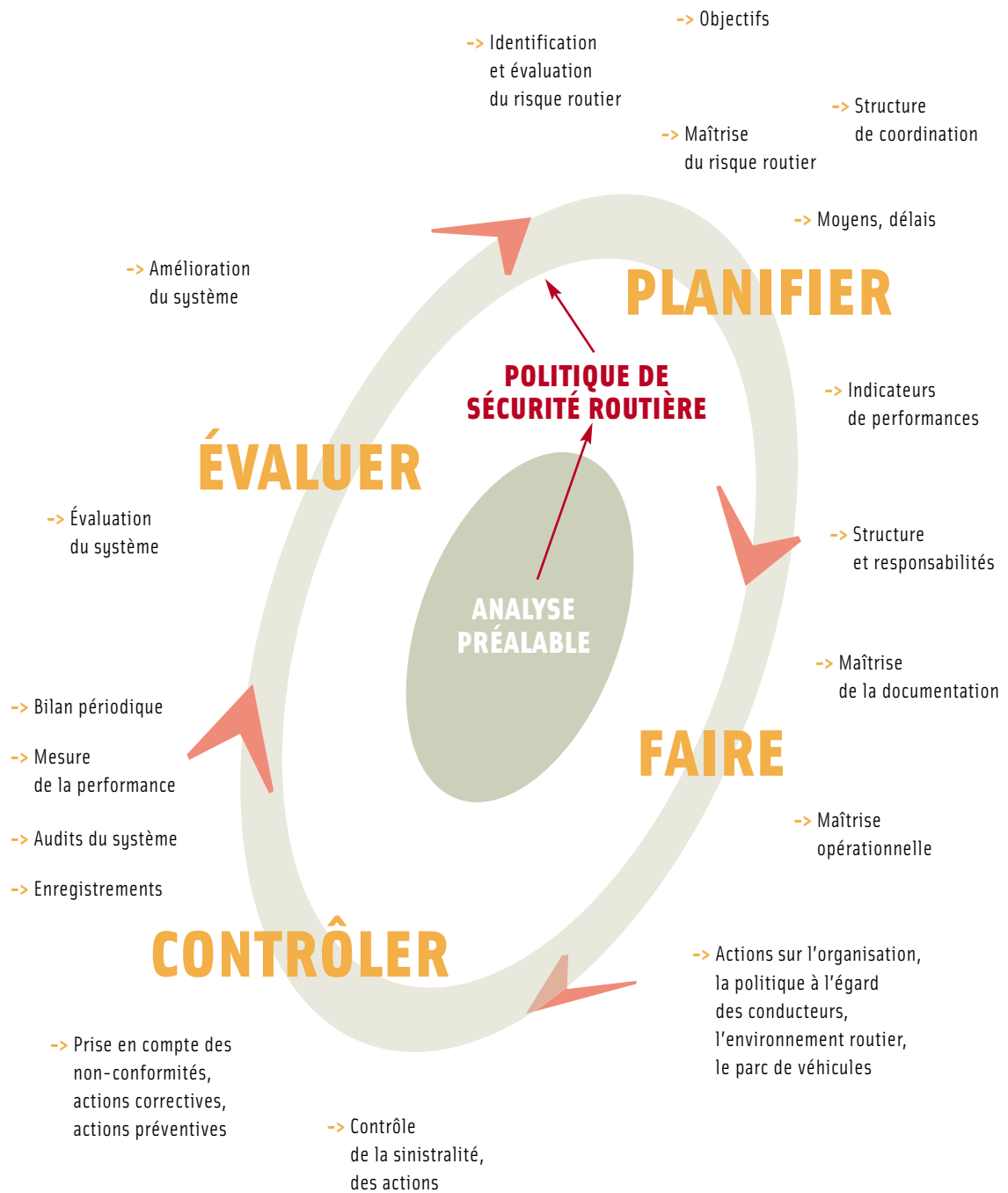


QUI ÉTAIT DEMING ?

William Edwards Deming naît le 14 octobre 1900 à Sioux City, Iowa. Il collabore à l'ouvrage qui rendra célèbre le père des statistiques, Shewhart : « Statistical Methods from the Viewpoint of Quality Control », publié en 1939 et sans cesse réimprimé depuis.

Jusqu'à sa mort, Deming ne cesse de développer et d'enrichir une méthode de management en 14 points.

Son enseignement est basé sur les statistiques, qu'il applique à tous les domaines de l'activité économique. Le temps et l'expérience aidant, son contenu rébarbatif a disparu, ce qui permet enfin à Deming de toucher un très large public.



Organisation de la démarche



● **Réalisation d'une analyse préalable du risque routier de l'organisme**

Il s'agit d'identifier et d'analyser l'ensemble des facteurs ayant généré ou étant susceptibles de générer des accidents, d'analyser la sinistralité de l'organisme au regard :

- > de son organisation générale et de l'organisation des déplacements,
- > de la politique menée à l'égard des conducteurs,
- > de l'environnement routier,
- > du parc des véhicules concernés,
- > de la sinistralité du parc de véhicules.

● **Définition de la politique de sécurité routière de l'organisme**

L'organisme décide de mettre en place une politique et des objectifs en matière de sécurité routière. Il formalise son engagement dans ce domaine, impliquant l'engagement de l'ensemble de la direction vis-à-vis de l'ensemble des collaborateurs.

● **Planification du SMSR**

L'organisme définit et planifie un Système de management sécurité routière pour atteindre ses objectifs. Il comprend l'identification et l'évaluation du risque routier (ou sa mise à jour), la mise en place d'une structure de coordination, les moyens et le calendrier de mise en œuvre et de contrôle, les indicateurs de performances permettant la mesure des résultats.





● **Mise en œuvre du SMSR**

Cette phase consiste à mettre en place

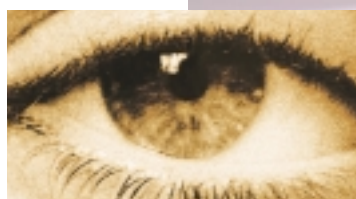
- > la structure et les responsabilités, les procédures permettant la maîtrise de la documentation et la maîtrise opérationnelle, ainsi que la gestion et la maîtrise des enregistrements ;
- > les actions du SMSR qui, comme l'analyse préalable, portent sur l'organisation (procédures, modes opératoires, structures et modes de travail), la politique à l'égard des conducteurs (formation, information, communication), l'environnement routier (plans de circulation, itinéraires), le parc de véhicules (choix et acquisition, maintenance).

● **Contrôle**

La réalisation périodique de contrôles du SMSR doit accompagner son déroulement pour mesurer et enregistrer les résultats, vérifier la pertinence des options retenues, fournir les informations à la direction de l'organisme. Sont notamment contrôlées : l'évolution de la sinistralité, la mise en œuvre des actions en vue de la réduction des risques, les éventuelles non-conformités et la mise en place d'actions correctives, la tenue à jour des enregistrements.

● **Évaluation**

Un bilan périodique est présenté à la direction. Il permet la mise au point de l'exercice suivant dans le cadre du principe d'amélioration continue.



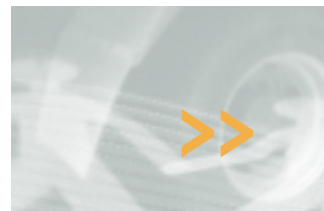
Référentiel

Systeme de management sécurité routière (SMSR)

dans les entreprises et autres organismes



Domaine d'application



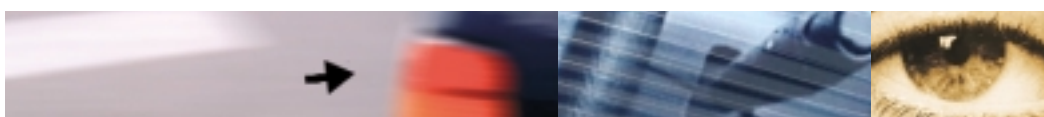
Le présent référentiel prescrit les exigences relatives à un Système de management sécurité routière permettant à un organisme de formuler une politique et des objectifs de réduction des risques d'accidents de la circulation encourus ou générés par ses collaborateurs. Il peut s'appliquer tant aux risques inhérents aux trajets de missions qu'à ceux liés aux trajets du domicile au lieu de travail, que ce soit à bord d'un véhicule de l'organisme ou du véhicule personnel.

Tous ces risques sont en effet à considérer comme faisant partie intégrante des risques professionnels de l'organisme.

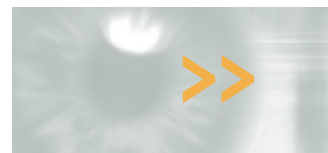
Le référentiel est applicable à tout organisme qui souhaite :

- > Mettre en œuvre, maintenir et améliorer un système de management de la sécurité routière ;
- > Mettre ce système en cohérence avec une démarche qualité ou sécurité développée par ailleurs ;
- > Réaliser une évaluation de son système de management de la sécurité routière.

Le choix des actions permettant le respect des exigences du présent référentiel dépendra de facteurs tels que la taille de l'organisme et celle du parc de véhicules concerné, la nature de ses activités et l'importance et la spécificité des risques encourus eu égard à son environnement routier.



Définitions



RÉFÉRENTIEL : Système de management sécurité routière dans les entreprises et autres organismes

- Accident de la circulation** Événement dans lequel un véhicule terrestre à moteur, un accessoire de ce véhicule, un objet, une substance ou un produit qu'il transporte sont impliqués et qui entraîne un préjudice matériel ou corporel.
- Amélioration continue** Processus d'enrichissement du système de management sécurité routière pour obtenir des améliorations de la performance du système et de la sinistralité, en accord avec la politique sécurité routière de l'organisme.
- Analyse préalable** Etude menée au sein de l'organisme et dans son environnement, portant sur son organisation, la gestion de son parc de véhicules, son environnement routier, les conducteurs amenés à utiliser les véhicules de ce parc, et sa sinistralité en matière d'accidents de la circulation, de manière à évaluer son risque routier.
- Audit** Examen méthodique et indépendant visant à déterminer de manière objective si des activités et leurs résultats satisfont aux dispositions préétablies et si ces dispositions sont mises en œuvre de façon efficace et sont adaptées à la réalisation de la politique et des objectifs que l'organisme s'est fixés.
- Collaborateur** Toute personne, salariée ou non de l'organisme, soumise à l'autorité de la hiérarchie dudit organisme.
- Conducteur** Collaborateur qui conduit un véhicule appartenant ou non à l'organisme, dans le cadre d'une mission ou au cours du trajet de son domicile à son lieu de travail et retour.
- Coûts directs** Conséquences financières résultant directement de la réparation des préjudices causés par des accidents de la circulation.
- Coûts indirects ou induits** Conséquences financières résultant de dysfonctionnements et de charges supplémentaires à celles des coûts directs provoqués au sein de l'organisme par la survenance d'accidents de la circulation.
- Environnement** Milieu dans lequel un organisme fonctionne, incluant l'ensemble des conditions de circulation automobile, internes et externes à l'organisme, les exigences des marchés de l'organisme et les êtres humains usagers de la route.
- Évitabilité** Caractère d'un risque qui, par des mesures appropriées, peut voir sa probabilité d'occurrence réduite ou annulée.

| | |
|--|--|
| Facteurs d'accidents | Situations, événements, comportements ou procédures qui ont été ou peuvent devenir une des causes d'accidents de la circulation. |
| Identification d'un risque | Processus de reconnaissance de l'existence d'un danger et de définition de ses caractéristiques. |
| Organisme | Compagnie, société, firme, entreprise, association, groupement, autorité ou institution, collectivité territoriale, ou partie ou combinaison de ceux-ci, de droit public ou privé, qui a sa propre structure fonctionnelle et administrative. |
| Parc de véhicules | Ensemble des véhicules, propriété ou non de l'organisme, ou partie de cet ensemble, utilisé à des fins professionnelles (en mission ou sur le trajet domicile – travail), par les collaborateurs de l'organisme. |
| Partie intéressée | Individu ou groupe concerné ou affecté par la performance sécurité routière de l'organisme. |
| Presque accident de la circulation | Situation, circonstance, événement, comportement qui auraient pu entraîner un accident de la circulation, mais sans toutefois que celui-ci se soit produit. |
| Risque | Combinaison de la probabilité et de la conséquence d'un événement dangereux spécifique. |
| Sinistralité | Combinaison de la fréquence des accidents de la circulation et du coût de ceux-ci, pour un organisme donné. |
| Structure de coordination | Groupe constitué de collaborateurs de l'organisme, représentant diverses fonctions, chargés en commun de la mise en œuvre du Système de management sécurité routière, et disposant des pouvoirs de décision suffisants pour cette mise en œuvre. |
| Système de management sécurité routière | Combinaison de personnes, moyens, politiques et procédures, dont les composantes interagissent de façon organisée, dans le but d'atteindre les objectifs sécurité routière que s'est fixés l'organisme. |

Exigences du Système de management sécurité routière

**RÉFÉRENTIEL : Système de management sécurité routière
dans les entreprises et autres organismes**



(Les termes qui, à leur première utilisation, sont soulignés font l'objet d'une définition au chapitre DÉFINITIONS, p. 10)

ANNEXES

Les annexes ci-après ont un caractère informatif.

Elles donnent un éclairage sur les exigences du Référentiel Système de management sécurité routière (SMSR). Les recueils de thèmes à traiter ou d'actions à mettre en œuvre ne sauraient être exhaustifs et leur application ne saurait en aucun cas être obligatoire.

Il convient en effet de tenir le plus grand compte de facteurs tels que la taille de l'organisme, son organisation, la nature de ses activités.

1. Analyse préalable**2. Politique de sécurité routière****3. Planification****4. Mise en œuvre****5. Contrôle****6. Évaluation****1. Guide pour l'analyse préalable****2. Guide pour l'évaluation du coût réel
de l'accident de circulation****3. Guide pour la mise en œuvre**

1. Analyse préalable

L'organisme évalue son risque routier par une analyse préalable qui, d'une part, fournit des informations qui influenceront sur les décisions relatives à la portée, la pertinence et la mise en œuvre du

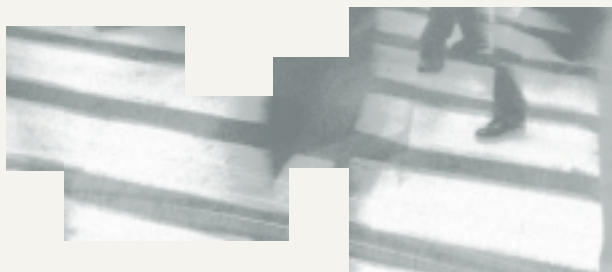
Système de management sécurité routière et qui, d'autre part, constituera une base à partir de laquelle les progrès pourront être mesurés.

*Voir annexe 1 : Guide pour l'analyse préalable
Voir annexe 2 : Guide pour l'évaluation du coût réel de l'accident de circulation*

1. Guide pour l'analyse préalable

1.1 L'organisme, ses activités, son organisation

- > En référence à ses activités et à son organisation, l'organisme identifie et évalue les enjeux de son risque routier. Ces enjeux peuvent avoir un caractère humain, social, juridique, réglementaire, concurrentiel, financier.
- > Il identifie les parties intéressées.



L'analyse préalable des risques de l'organisme est le point de départ de toute action de prévention. Elle constitue un état des lieux objectif qui sera établi par un consultant extérieur ou par des personnes pressenties au sein de l'organisme selon un cahier des charges préalablement défini.

Elle se déroule en trois étapes :

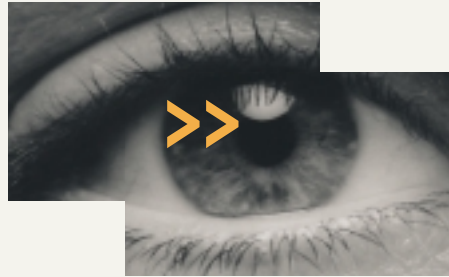
- la description de l'organisme, de ses activités, de son organisation ;
- l'identification du risque routier ;
- l'analyse des accidents de la circulation.

Le présent guide fait un inventaire de points essentiels à traiter, sans que l'ensemble de ces points constituent un recueil obligatoire ou exhaustif. Il convient en effet de tenir le plus grand compte de facteurs tels que la taille de l'organisme, son organisation, la nature de ses activités.

1. ANALYSE PRÉALABLE

1.2 L'identification du risque routier

- > L'organisme analyse, à partir d'un recueil d'informations à jour :
- L'organisation des déplacements à caractère professionnel,
 - Sa politique à l'égard des conducteurs,
 - Son environnement routier,
 - Le parc des véhicules concernés.



1.1 – L'organisme, ses activités, son organisation

-> A partir d'informations documentées et à jour, l'organisme doit identifier et évaluer les enjeux de son risque routier.

Pour ce faire, il peut procéder aux travaux suivants :

- analyser l'évolution de son chiffre d'affaires, de ses résultats, de l'activité et des effectifs liés à son/ses métier(s) et les exigences de son/ses marché(s), en évaluer les incidences sur son risque routier ;
- mettre à jour l'organigramme qui définit les fonctions et responsabilités ayant un lien avec le risque routier ;
- vérifier sa connaissance des exigences légales, de branche et internes qui lui sont applicables en matière de sécurité routière, et analyser et évaluer les actions de prévention menées jusqu'ici pour y satisfaire ;
- identifier et évaluer les enjeux :
 - humains : conséquences sur les collaborateurs des accidents de la circulation dans lesquels ceux-ci sont impliqués dans le cadre du travail, conséquences psychologiques sur l'ensemble des collègues, sur l'ambiance de travail ;
 - juridiques : litiges consécutifs aux accidents, responsabilité pénale des dirigeants, de la personne morale de l'organisme ;

1.3 Les accidents de la circulation

- > L'organisme dresse un bilan des accidents de la circulation (et des presque accidents de la circulation dont il a pu avoir connaissance) dans lesquels les véhicules concernés ont été impliqués au cours d'une période suffisante pour formuler des conclusions pertinentes.
- > L'organisme mesure l'ensemble des coûts directs et indirects (ou induits) des accidents de la circulation dans lesquels les véhicules concernés ont été impliqués.
- > Il identifie les facteurs ayant généré ou qui sont susceptibles de générer des accidents de la circulation.
Il évalue les potentiels d'évitabilité de ces accidents afin de formuler un diagnostic.
Il préconise des actions destinées à améliorer la sécurité des conducteurs en éliminant ou en réduisant les risques.

L'ensemble des éléments de l'analyse préalable fait l'objet d'un document écrit, enregistré, périodiquement mis à jour.

- réglementaires : responsabilité vis-à-vis du Code du travail, des organismes sociaux, des diverses exigences internes et externes ;
- financiers : coûts directs et indirects (induits) des accidents de la circulation (voir annexe 2).

-> Les parties intéressées sont toutes les personnes de l'organisme qui sont

- soit exposées au risque routier (conducteurs permanents ou occasionnels, à bord des véhicules de l'entreprise ou de leur propre véhicule, en mission ou sur le trajet domicile-travail); elles pourront être classées par catégories, selon l'utilisation des véhicules, ou selon le risque ;
- soit en charge d'une responsabilité, d'un rôle, en matière de prévention des accidents de la circulation.

2. Politique de sécurité routière

La direction au niveau le plus élevé définit la politique sécurité routière de l'organisme appropriée à sa taille, à son activité et à la nature de son risque routier. Cette politique, qui fait l'objet d'un document écrit, est conforme à la législation et aux exigences internes et

externes qui concernent l'organisme et son secteur d'activité.

La politique sécurité routière fixe un cadre pour l'établissement et l'examen des objectifs de sécurité routière.

1.2 – L'identification du risque routier

Il s'agit d'identifier, à travers une analyse relative à l'organisation des déplacements, à la politique menée à l'égard des différentes catégories de conducteurs, à la prise en compte de l'environnement routier et à la gestion du parc de véhicules, la réalité du risque routier encouru par les conducteurs de l'organisme, d'en établir les facteurs et les conséquences observés ou potentiels.

L'analyse pourra comparer les dispositions existantes avec les exigences de la législation et les directives relatives au management de la sécurité dans le secteur d'activité de l'organisme, et avec les meilleures pratiques en matière de sécurité routière en général, et dans le secteur d'activité de l'organisme en particulier.

ANALYSE PRÉALABLE .1

POLITIQUE .2
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PLANIFICATION .3

MISE EN ŒUVRE .4

CONTRÔLE .5

ÉVALUATION .6

19

2

Elle inclut :

- > **L'implication réelle et durable de la direction ;**
- > **Un engagement d'amélioration continue des performances en matière de sécurité routière.**

Elle prévoit :

- > **Sa compréhension à tous les niveaux de l'organisme ;**
- > **L'implication de l'ensemble des collaborateurs et leur adhésion à sa mise en œuvre.**

Basée tout d'abord sur les enseignements de l'analyse préalable, la politique sécurité routière est périodiquement revue afin de garantir son adéquation aux activités de l'organisme en liaison avec le risque routier...

-> L'organisation des déplacements

L'organisme pourra :

- identifier les déplacements professionnels selon leur nature (courts ou longs, urbains ou routiers...), leur fréquence, leur durée ;
- analyser les fonctions et les procédures liées à l'organisation des déplacements ; on considérera non seulement les phases de conduite des véhicules mais également les aspects logistiques en amont (chargement de marchandises ou montée et installation de passagers) et en aval (déchargement de marchandises et descente de passagers) ;
- analyser ses propres structures d'accueil (restaurant d'entreprise), de stationnement sur le site, qui permettent de limiter les déplacements domicile-travail.

-> La politique à l'égard des conducteurs

L'organisme a intérêt à répartir les conducteurs par catégories pertinentes au regard de l'utilisation des véhicules. Il analysera pour chaque catégorie :

- l'effectif, le statut, le profil ;
- les procédures de sélection et de recrutement ;
- la formation initiale et continue ;
- le suivi médical.

1

VIII

3. Planification

L'organisme définit et planifie par écrit son Système de management sécurité

routière pour atteindre ses objectifs.
Ce système prévoit :

-> L'environnement routier

L'organisme identifiera précisément les conditions de conduite.

Pour cela, il analysera :

- les risques liés aux infrastructures routières utilisées ;
- les risques liés à la circulation sur le site ou les sites de ses établissements ;
- les risques spécifiques liés aux particularités géographiques, climatiques ou autres ;
- les structures externes d'accueil (repos, restauration extérieure), de stationnement public ou privé, de transport en commun.



ANALYSE PRÉALABLE .1

POLITIQUE .2
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PLANIFICATION .3

MISE EN ŒUVRE .4

CONTRÔLE .5

ÉVALUATION .6

21

3.1 L'identification et l'évaluation du risque routier

L'organisme prend les dispositions pour

- > Réaliser et tenir à jour l'analyse documentée de son risque routier, dont la première étape est constituée par l'analyse préalable ;
- > Réaliser et mettre à jour au moins une fois par an l'inventaire des accidents et presque accidents de circulation survenus, et en tenir compte pour l'identification de son risque routier ;
- > Hiérarchiser les risques en vue d'orienter les décisions d'actions, en tenant compte des évolutions des exigences internes et externes applicables.

3

-> Le parc des véhicules concernés

L'organisme doit connaître, selon les catégories appropriées, la structure du parc des véhicules concernés, ainsi que les procédures de sa gestion. Il

- s'assure qu'il dispose ou se charge de l'établissement d'un inventaire et d'une répartition des véhicules en précisant les équipements de sécurité ;
- analyse les procédures d'acquisition, affectation, entretien, contrôle, restitution ;

- analyse son assurance flotte et les procédures internes de traitement des sinistres. Il se rapproche, pour ce faire, de son assureur (courtier, agent, société, mutuelle). Il s'assure que les collaborateurs qui utilisent leur véhicule à des fins professionnelles, y compris pour les déplacements domicile-travail, sont couverts par un contrat d'assurance adapté à cette utilisation.

1

X

3. PLANIFICATION

3.2 La maîtrise du risque routier

3.2.1 Les objectifs

L'organisme fixe des objectifs sécurité routière :

- > Documentés ;
- > Cohérents avec la politique sécurité routière ;
- > En relation avec les conclusions de l'analyse documentée tenue à jour ;
- > Déclinés aux différents niveaux et fonctions concernés.

1.3 – Les accidents de la circulation

-> Avec l'aide de son assureur, l'organisme devra connaître précisément l'ensemble des accidents de la circulation dans lesquels les véhicules du parc ont été impliqués.

Cet inventaire est relativement facile à effectuer pour les véhicules propriété de l'organisme, il l'est beaucoup moins pour les véhicules propriété des conducteurs ou loués par eux. Une enquête pourra apporter des éléments intéressants.

Selon la taille du parc ou le nombre des accidents, on recherchera la période d'observation suffisante pour avoir une bonne idée de la fréquence des accidents.

Une période d'une année est un minimum pour en connaître la saisonnalité.

On mesurera la fréquence des accidents - nombre d'accidents par véhicule ou moteur, nombre d'accidents par conducteur, répartition par sites, métiers - ainsi que des presque accidents dont l'organisme peut avoir connaissance.

On identifiera le taux d'accidents responsables, en relation avec son assureur.

On relèvera le taux d'accidents corporels et le degré de gravité.

-> L'organisme chiffrera les coûts directs des accidents (cotisations d'assurance, accidents du travail) ;

3.2.2 La structure de coordination

- > La direction fixe les règles de constitution d'une structure de coordination chargée de la mise en œuvre du Système de management sécurité routière, et disposant des pouvoirs de décision suffisants pour cette mise en œuvre ;
- > Elle étudie l'opportunité d'intégrer des représentants du personnel à la structure de coordination.

3

-> Il évaluera les coûts indirects (ou induits) des accidents (postes qui supportent indirectement les conséquences financières d'un accident).

Il devra pour cela aller chercher des éléments dans différents postes comptables recensant les différentes charges, y compris salariales (voir annexe 2).

-> **Les facteurs d'accidents et l'évitabilité.**

L'organisme doit analyser la nature et les circonstances des accidents. Il établit les corrélations entre les circonstances de ces accidents et son organisation, la politique à l'égard des conducteurs, l'environnement routier, le parc de véhicules.

Il évalue le caractère évitable des accidents au regard des facteurs identifiés. Pour chaque type d'accident, le conducteur impliqué aurait-il pu identifier la situation de danger et adapter son comportement de manière à éviter cette situation et l'accident qui en a résulté ?

Il peut alors formuler son diagnostic et la préconisation des actions

- sur son organisation, celle des déplacements ;
- sur sa politique à l'égard des conducteurs ;
- sur son environnement routier ;
- sur le parc des véhicules concernés : choix, affectation, suivi...

destinées à améliorer la sécurité des conducteurs en éliminant ou en réduisant les risques identifiés.

1

3. PLANIFICATION

3.2.3 Les moyens et les délais

- > L'organisme définit et affecte les moyens financiers, humains, organisationnels nécessaires ;
- > Il décline ces moyens aux différents niveaux et fonctions concernés ;
- > Il fixe les délais pour atteindre les objectifs.

2. Guide pour l'évaluation du coût réel de l'accident de circulation

ANALYSE PRÉALABLE .1

POLITIQUE .2
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PLANIFICATION .3

MISE EN ŒUVRE .4

CONTRÔLE .5

ÉVALUATION .6

25

3.2.4 Les indicateurs de performances

-> L'organisme définit des indicateurs de performances pertinents au regard de sa politique et de ses objectifs de sécurité routière.

3



COÛTS DIRECTS

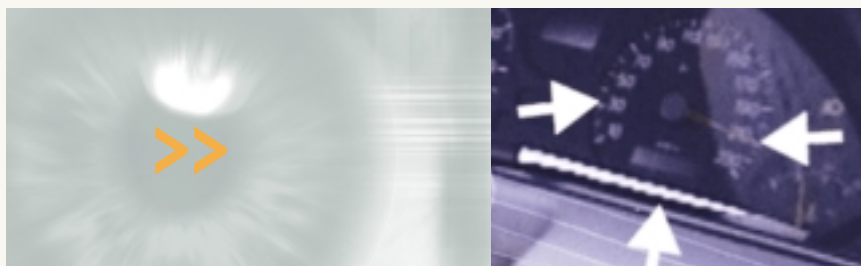
Cotisations

- Cotisation flotte auto
- Autres cotisations (marchandises transportées...)
- Accidents du travail (quote-part correspondant aux accidents avec véhicules)

2

XIV

4. Mise en œuvre



Voir annexe 3 : Guide pour la mise en œuvre

| COÛTS INDIRECTS OU INDUITS | |
|---|--|
| Coûts matériels et financiers | <ul style="list-style-type: none"> • Franchises • Immobilisation des véhicules accidentés • Remorquage, dépannage • Frais de location d'un autre véhicule • Frais de manutention • Pertes financières sur crédit ou leasing • Frais de remplacement du véhicule accidenté |
| Coûts salariaux | <ul style="list-style-type: none"> • Rédaction du constat amiable • Remplacement du chauffeur ou du personnel accidenté • Personnel administratif affecté à la gestion des accidents |
| Coûts administratifs | <ul style="list-style-type: none"> • Amendes • Frais de contentieux |
| Coûts de production | <ul style="list-style-type: none"> • Marchandises détruites • Vérification des produits non endommagés • Autres retards de production |
| TOTAL = COÛTS DIRECTS + COÛTS INDIRECTS OU INDUITS | |

ANALYSE PRÉALABLE .1

POLITIQUE .2
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PLANIFICATION .3

MISE EN ŒUVRE .4

CONTRÔLE .5

ÉVALUATION .6

4.1 La structure et les responsabilités

- > La structure de coordination est mise en place selon les règles définies par la direction.
- > Les rôles, les responsabilités, l'autorité et les relations au sein de l'organisme entre les fonctions concernées sont définis, documentés, répartis et communiqués à l'ensemble des collaborateurs.

4

| | |
|-------------------|---|
| Coûts commerciaux | <ul style="list-style-type: none"> • Pénalités de retard de livraison • Rendez-vous manqué • Service non rendu • Perte de clientèle |
| Coûts sociaux | <ul style="list-style-type: none"> • Détérioration du climat social de l'entreprise |
| Coûts humains | <ul style="list-style-type: none"> • Conséquences sur la pérennité de l'entreprise de l'incapacité ou du décès d'un collaborateur |
| Image | <ul style="list-style-type: none"> • Détérioration de l'image de marque |

2

ÉVALUABLES À LONG TERME



4. MISE EN ŒUVRE

4.2 La documentation, la maîtrise opérationnelle

L'organisme met en place les procédures destinées à :

- > Maîtriser et gérer la documentation relative à son Système de management sécurité routière ;
- > S'assurer que les actions mises en œuvre sont réalisées en accord avec sa politique sécurité routière et conformes aux objectifs fixés ;
- > Vérifier que l'acquisition de matériels et le recours à des prestations de services externes répondent aux exigences d'un programme sécurité routière.

3. Guide pour la mise en œuvre

ANALYSE PRÉALABLE .1

POLITIQUE .2
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PLANIFICATION .3

MISE EN ŒUVRE .4

CONTRÔLE .5

ÉVALUATION .6

4.3 Les actions

4.3.1 Les actions sur l'organisation

L'organisme établit ou adapte les procédures :

- > D'embauche des conducteurs ;
- > De choix et d'attribution des véhicules ;
- > D'entretien, de contrôle des véhicules ;
- > De traitement et d'analyse des accidents de la circulation et des situations d'urgence.

Il établit ou adapte les modes opératoires :

- > Définition des modes opératoires associés aux situations où le risque routier est significatif ;
- > Diffusion et explication de ces modes opératoires aux collaborateurs concernés.

Il adapte les structures et modes de travail :

- > Adaptation de l'organisation des déplacements
(y compris, le cas échéant, la montée à bord, l'installation et la descente des passagers, les opérations de chargement et de déchargement des marchandises).

4

L'implication réelle, forte et permanente de la direction générale de l'organisme et de l'ensemble de la hiérarchie, notamment des « donneurs d'ordres », est déterminante pour la réussite du programme d'actions. Il est particulièrement conseillé d'attribuer à une personne au niveau le plus élevé de la direction la charge de s'assurer de la mise en œuvre et du bon fonctionnement du système.

Cependant, la fonction management de la sécurité routière devra être définie de façon spécifique, le partage des responsabilités entre cette fonction et la ligne hiérarchique sera clairement établi, un organigramme fonctionnel sera composé et communiqué.

Par cohérence avec la partie 4 (Pages 26 et suivantes) d' « Exigences du Système de management sécurité routière », on utilisera ci-après la numérotation **4.1** et **4.1.1** et suivants.

3

4. MISE EN ŒUVRE

4.3.2 Les actions sur la politique à l'égard des conducteurs

La formation et le perfectionnement à la conduite :

- > La formation des conducteurs concernés est définie, planifiée et mise en œuvre en fonction des besoins et des métiers de l'entreprise.
- > Elle est cohérente avec les objectifs fixés et avec l'ensemble du programme d'actions.
- > Des évaluations de conduite sont réalisées en fonction des besoins.

L'information et la sensibilisation :

- > Les conducteurs sont informés sur les risques de la conduite automobile et les effets bénéfiques des moyens de protection et de prévention.
- > Les conducteurs impliqués dans un accident de la circulation font l'objet d'une sensibilisation particulière sur les circonstances de leur accident, et, le cas échéant, sur l'évitabilité de l'événement accidentel.

4.1- La structure et les responsabilités

-> Idéalement, dans la phase de mise en œuvre du Système de management sécurité routière, une structure de coordination interne à l'entreprise est constituée pour piloter le projet.

Sa composition dépendra bien entendu de la taille et de l'organisation de l'organisme : composée de deux ou trois personnes dans une petite entreprise, elle pourra être constituée en véritable groupe projet dans un organisme important.

La structure est installée par la direction à laquelle elle rend compte directement.

Elle permet de

- maintenir le système efficace et actif ;
- démontrer l'implication des dirigeants ;
- définir et assurer le retour d'informations vers le personnel et la direction.

La direction doit donc lui donner les pouvoirs de décision suffisants pour effectuer sa tâche.

Parmi quels acteurs de l'organisme peut-on choisir les participants à la structure de coordination ?

- **La direction** : elle valide les objectifs et inscrit la sécurité routière dans les valeurs de performance de l'organisme. Elle vérifie que les décisions nécessaires sont bien prises en temps voulu (planning de mise en œuvre, vérification de la mise en place des moyens...).
- **La fonction ressources humaines** : le responsable des RH est directement impliqué dans le management des hommes. Il est concerné par tout ce qui touche l'organisation et la sécurité du travail.

ANALYSE PRÉALABLE .1

POLITIQUE .2
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PLANIFICATION .3

MISE EN ŒUVRE .4

CONTRÔLE .5

ÉVALUATION .6

31

La communication :

- > Des actions d'information régulières, selon un calendrier prévu, sur le thème de la sécurité routière, sont menées au sein de l'organisme.

4

La consultation des instances représentatives des collaborateurs :

- > Les instances représentatives des collaborateurs de l'organisme sont consultées sur les actions concernant la politique sécurité routière menée à l'égard des conducteurs.

- **La fonction formation :** le responsable de formation élabore le plan annuel de formation pour le personnel à partir de l'identification des besoins. Le plan intégrera les besoins en formation sécurité routière.
- **La fonction sécurité :** le chargé de sécurité a en charge la sécurité des biens et des personnes dans l'exercice de leur travail, y compris les déplacements, et il joue un rôle majeur dans la conduite du projet. Selon l'activité de l'organisme, sont également concernés le coordinateur sécurité sur les chantiers et les conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses.
- **La fonction financière et comptable :** le responsable financier et/ou comptable a la connaissance des réalités économiques, budgétaires et comptables de l'organisme. Il doit connaître l'ensemble du coût des accidents, y compris ceux liés aux déplacements.
- **La fonction équipement et matériels :** le responsable du parc assure la gestion et la maintenance des véhicules. Il planifie leur utilisation, leur entretien et leur renouvellement. Il est le garant de la bonne application des procédures de prise en compte et de restitution des véhicules. Il évalue la bonne allocation des matériels aux besoins. C'est lui qui le plus souvent organise les déplacements, veille au respect du planning et dirige les conducteurs.
- **La fonction commerciale :** elle peut être concernée par l'utilisation de véhicules par les équipes commerciales, le choix d'itinéraires liés à la réalisation d'objectifs de développement.
- **La fonction communication :** le directeur de la communication élabore et met en œuvre la politique d'information et de communication interne et externe de l'organisme. Il veille notamment à l'image de marque.

3

XX

4. MISE EN ŒUVRE

4.3.3 Les actions sur l'environnement routier

- > **L'organisme adapte son plan de circulation interne afin de maîtriser les risques identifiés liés aux déplacements sur les sites de ses établissements.**
- > **Il adapte les itinéraires empruntés en fonction des zones à risques identifiées.**



- **La fonction gestion des risques et assurance :** le responsable de cette fonction définit la politique globale de la gestion des risques de l'organisme. Dans ce cadre, il négocie les contrats d'assurance.

Sont également impliqués :

- **Le médecin du travail :** il a un rôle de suivi et de contrôle médical. A l'occasion des visites obligatoires, il peut agir dans différents domaines liés à la sécurité routière pour détecter des anomalies, mais également informer et sensibiliser sur l'importance d'une bonne condition physique. Par ailleurs, il se prononce et fait connaître les inaptitudes à la conduite.
- **Les structures sociales et syndicales :**
 - le CHSCT, quand il existe dans l'organisme, a pour mission d'améliorer la sécurité et les conditions de travail des salariés. Il est associé aux actions de formation dans ce domaine et participe aux enquêtes sur les accidents du

travail. Il peut donc intervenir dans le domaine des activités de conduite et participer activement à l'élaboration du programme d'actions;

- le comité d'entreprise : le caractère social et d'entraide de sa mission peut l'amener, dans le cadre des actions d'animation qu'il réalise, à inclure des préoccupations de sécurité routière.

Il est par ailleurs opportun d'associer ou de consulter :

- **L'assureur et / ou son intermédiaire (agent général, courtier) :** ils sont les partenaires privilégiés de l'organisme. Ils sont l'un des comptables de sa sinistralité et ils ont un rôle de conseil et d'assistance de l'organisme concernant la prévention du risque routier. Ils peuvent jouer un rôle important par la mise en place d'une politique tarifaire incitative et l'aménagement des garanties consenties.

4.3.4 Les actions sur le parc des véhicules

Les procédures de choix et d'acquisition des véhicules tiennent compte des exigences de sécurité routière :

-> Le choix des véhicules et de leur équipement est adapté à la tâche et à l'environnement.

La maintenance :

-> L'organisme désigne le personnel habilité à effectuer les contrôles et la maintenance des véhicules.

-> Il met en œuvre les modalités de suivi de l'utilisation des véhicules.

4

- **Les caisses régionales d'assurance maladie :** elles sont les partenaires accident du travail de l'organisme. Elles ont un rôle de conseil et d'assistance concernant la prévention des risques. Elles peuvent encourager la prévention (conventions d'objectifs).

- **Les prestataires de services et experts spécialisés :**

- les sociétés de conseils spécialisées, qui offrent pour la plupart des prestations adaptées ;
- des centres de perfectionnement à la conduite : formations théoriques et pratiques en milieu fermé ou ouvert à la circulation ;
- des écoles de conduite qui développent des enseignements théoriques et pratiques spécialisés.

-> **Au-delà de la structure de coordination, les rôles et responsabilités sont définis, documentés, répartis et communiqués à l'ensemble des collaborateurs.**

Dans l'ensemble des fonctions de l'organisme, on pourra en effet trouver un rôle à jouer en faveur de la sécurité routière, même si ces fonctions ne sont pas représentées dans la structure de coordination.

On pensera également à définir des responsabilités non seulement au siège, mais également sur les différents sites et dans les différents établissements.

Les rôles et responsabilités doivent impérativement être connus de l'ensemble des collaborateurs, car il s'agit d'un élément à part entière de la politique de l'organisme.

3

5. Contrôle

Des mesures de contrôles accompagnent la mise en œuvre du Système de management sécurité routière, de manière

à en connaître les résultats selon une périodicité prévue.

4.2 - La documentation, la maîtrise opérationnelle

-> La documentation pourra comprendre :

- les informations sur l'organisation, l'organigramme, les rôles et responsabilités ;
- la documentation technique, réglementaire, etc. ;
- la sinistralité ;
- les procédures et les modes opératoires.

Son classement doit permettre de la consulter à tout moment. Elle doit constituer une aide et non piloter le système.

Son étendue peut différer d'un organisme à un autre en raison de la taille et du type d'activité.

-> La maîtrise opérationnelle nécessite de se doter des moyens adéquats pour contrôler l'ensemble des activités du Système de management sécurité routière :

- les informations sur les procédures et modes opératoires doivent être disponibles ;
- les dispositifs de surveillance et de mesures (indicateurs de performances) sont également utilisés et disponibles ;
- la mise en œuvre des procédures et modes opératoires doit démontrer leur capacité à réaliser les résultats planifiés ;
- cette mise en œuvre et les résultats peuvent être identifiés tout au long du développement du système ;
- des mesures de corrections doivent pouvoir être prises en cas de besoin.

ANALYSE PRÉALABLE .1

POLITIQUE .2
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PLANIFICATION .3

MISE EN ŒUVRE .4

CONTRÔLE .5

ÉVALUATION .6

35

5.1 Le contrôle de la sinistralité

- > L'organisme met en place les indicateurs de performances qu'il a définis.
- > Il fait analyser la sinistralité par la(les) personne(s) désignée(s) et formée(s) à cet effet.
- > Il enregistre les mesures effectuées.

5

-> La mise en œuvre du système peut nécessiter de recourir à des achats de matériels et à des prestataires externes.

Il convient de définir et de mettre en œuvre les procédures de vérification de la bonne adéquation de ces matériels et prestations avec les exigences du système. L'organisme pourra par exemple :

- acheter des équipements pour ses véhicules ou pour le chargement et le déchargement des marchandises ;
- recourir à des écoles de conduite, dont il conviendra de vérifier si le programme répond bien aux exigences d'identification des situations de danger rencontrées par les conducteurs et à l'apprentissage de solutions pour les éviter.

3

XXIV

5. CONTRÔLE

5.2 Le contrôle des actions

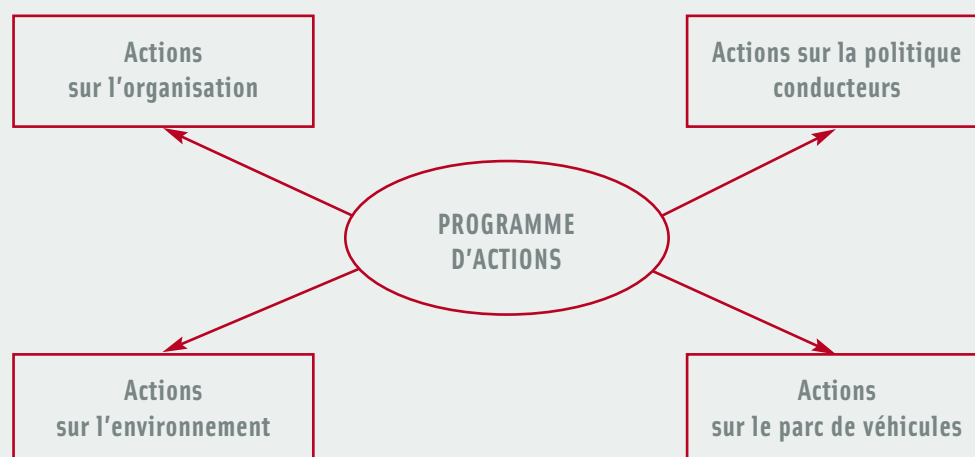
Des indicateurs permettent de mesurer la conformité de la mise en œuvre du management et des actions par rapport aux objectifs fixés.

- > La périodicité d'examen de ces indicateurs est définie, connue et respectée.
- > Un tableau de bord est établi à partir de l'examen des indicateurs.
- > Un bilan des accidents, presque accidents et actions mises en œuvre est dressé.
- > Les écarts par rapport aux objectifs sont mesurés et enregistrés.

4.3 - Les actions

Comme pour l'analyse préliminaire, l'élaboration du programme d'actions va concerner les quatre domaines suivants : l'organisation, la politique à

l'égard des conducteurs, l'environnement routier, le parc de véhicules.



5.3 La non-conformité, les actions correctives ou préventives

L'organisme établit les procédures de détection et d'analyse des non-conformités, décide et met en œuvre des actions correctives ou préventives destinées à :

- > Supprimer les causes de non-conformité ;
- > Réduire les insuffisances par rapport aux objectifs fixés ;
- > Accroître la performance du système et contribuer à l'amélioration continue.

Les changements intervenus dans les procédures sont enregistrés.

5

4.3.1 - Les actions sur l'organisation

Elles peuvent concerner :

-> Les procédures

Les actions sur les procédures visent à une amélioration de celles-ci pour mieux prendre en compte l'aspect conduite dans le poste de travail, en particulier lors de l'embauche, mais peuvent, le cas échéant, amener à leur modification lorsqu'elles génèrent des prises de risques.

- Procédure d'embauche, définition de critères de sécurité :
 - au moment du recrutement pour tous les types de contrats (CDI, CDD, stagiaires, intérimaires) ;
 - pendant la période d'essai / et la première année :
 - * tutorat,
 - * prise en main du véhicule,
 - * formation particulière,
 - * formation initiale avant prise de poste;
- visite médicale d'embauche et sécurité routière.
- Procédure de choix et d'attribution des véhicules :
 - présentation du véhicule au conducteur;
 - carnet d'anomalies ;
 - conditions d'attribution d'un véhicule société à un collaborateur.
- Attribution personnalisée de la responsabilité de l'entretien et du contrôle des véhicules :
 - carnet d'entretien tenu à jour ;
 - procédures connues de mise en réparation.
- Procédure de déclaration et de traitement des sinistres :
 - rédaction du constat amiable ;
 - relation avec l'assureur ;
 - enregistrement, rapport d'accident ;
 - suivi statistique et évolution de la sinistralité ;
 - suivi des populations accidentées.

3

5. CONTRÔLE

5.4 Les enseignements

-> **Les enregistrements doivent être identifiables, tenus à jour et disponibles.**



- La prévention des situations d'urgence
Les situations d'urgence seront prévues. Il peut s'agir, par exemple, d'un accident ou événement ou dysfonctionnement imprévu pouvant remettre en cause l'organisation du travail et des déplacements (ex. accident grave nécessitant une intervention sur place et une action de communication interne et externe...). Leurs conséquences en termes de risque routier doivent être évaluées, et un processus de décision quant aux solutions à adopter devra être défini. Après une situation d'urgence, les causes seront analysées, et les actions préventives à mettre en œuvre seront définies : nouvelles solutions, adaptation du processus de décision.

-> **Les modes opératoires**

- On procédera à l'élaboration, à la publication et à l'application des modes opératoires de conduite définissant l'accomplissement de la tâche de travail.
- Ces modes opératoires tiendront compte des

facteurs d'accidents identifiés et établiront des règles d'anticipation des situations d'accidents : contrôle du véhicule, du chargement, adaptation de la vitesse, préparation au freinage, etc.

- D'autres documents pourront contenir des règles de sécurité du type : limitation du kilométrage parcouru la nuit, limitation du kilométrage journalier, respect du temps de conduite et de repos (même au-delà de la législation en vigueur), restriction de conduite en cas de météo très défavorable...

-> **Les structures et modes de travail**

- Organisation des déplacements :
 - tenue d'un planning de déplacement journalier, sur la semaine, le mois ;
 - choix et connaissance des itinéraires ;
 - gestion des urgences ;
 - mode de stationnement des véhicules dans les parkings ;
 - chargement et déchargement des marchandises.

ANALYSE PRÉALABLE .1

POLITIQUE .2
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PLANIFICATION .3

MISE EN ŒUVRE .4

CONTRÔLE .5

ÉVALUATION .6

39

5.5 L'audit du système

- > **L'organisme établit les procédures de réalisation périodique d'audits du système qui permettent de mesurer la performance dudit système par rapport aux exigences du présent référentiel.**

5

- Rendez-vous d'évaluation de la conduite : ils peuvent concerner l'ensemble du personnel roulant et pas seulement les populations à risques. Cette évaluation devra être faite en situation normale de conduite.

4.3.2 - Les actions sur la politique à l'égard des conducteurs

-> La formation et le perfectionnement à la conduite

Défini en fonction des besoins et des métiers de l'organisme, le perfectionnement doit comporter une formation théorique et pratique selon les préconisations des modes opératoires de conduite, notamment sur des situations de conduite mal maîtrisées et parfaitement identifiées.

La seule maîtrise des urgences (dérapage, choc latéral, etc.) ou des situations rarement rencontrées ne constitue pas le meilleur remède. En revanche, le positionnement sur la chaussée, la gestion des espaces, les stratégies d'anticipation, le partage de la route, la prise

en compte des contraintes des autres usagers (piétons, motos, camions) sont des modes opératoires performants s'ils sont bien appliqués. Les formations doivent contribuer à promouvoir le comportement recherché :

- un respect permanent du Code de la route, un « code de conduite » : conscience du risque et attitude responsable, anticipation « pied-frein », adaptation de la vitesse et des distances de sécurité aux circonstances, vigilance, courtoisie et respect de l'autre ;
- toute formation pour être efficace doit être continue et adaptée à chaque situation. Par exemple, le conducteur « grand rouleur » devra peut-être suivre un stage de sensibilisation avec conduite sur route ou sur piste tous les deux ans alors que son collègue plus sédentaire pourra se contenter d'un stage tous les quatre ans ;
- l'organisme peut commencer par les conducteurs les plus exposés puis étendre progressivement la formation au perfectionnement de la conduite aux conducteurs occasionnels.

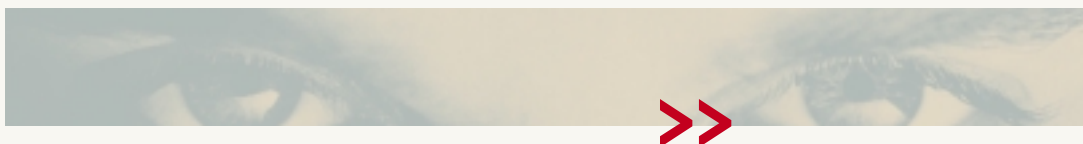
3

XXVIII

6. Évaluation

L'examen du bilan périodique et de la mesure de la performance du système permet à la direction de l'organisme de

faire évoluer son Système de management sécurité routière.



Les évaluations de conduite pratiquées périodiquement, c'est l'indicateur de performance du conducteur dans la gestion de sa tâche de conduite. Elles permettent de mesurer, par des critères observables, l'écart en termes d'acquis et de non acquis entre la manière de faire et d'être du conducteur, et les modes opératoires de conduite définis par l'Organisme. Ce constat permet ensuite de proposer individuellement des solutions et des actions correctives efficaces. Elles peuvent être réalisées par un formateur interne ou par un prestataire de services spécialisé.

-> L'information et la sensibilisation

Les conducteurs seront informés au moyen de réunions, de bulletins d'information, de vidéos... sur les risques de la conduite automobile et les effets bénéfiques des moyens de protection et de prévention. L'information et la sensibilisation peuvent porter aussi sur le thème santé et conduite (alcool, fatigue, médicaments, vision, drogue).

Les conducteurs impliqués dans des accidents feront l'objet d'une sensibilisation particulière sur les circonstances de leurs accidents, et, le cas échéant, sur le caractère évitable des événements accidentels. On pourra notamment élaborer, ou demander à un prestataire spécialisé d'élaborer un guide pour l'entretien à mener entre le conducteur impliqué et son responsable, permettant d'identifier les circonstances précises de l'accident, l'inobservation éventuelle de certains modes opératoires, et d'évaluer d'un commun accord le caractère évitable de l'événement accidentel. C'est une des clés de l'évolution psychologique des conducteurs et de l'évolution de leur comportement au volant.

-> La communication

Indispensable pour développer et consolider une culture sécurité dans l'organisme, pour débanaliser, valoriser la tâche de conduite et responsabiliser tous les conducteurs. Des actions d'animation et de communication

6.1 L'évaluation par la direction

- > La direction prend connaissance des éléments du bilan périodique et de la mesure de la performance.
- > Elle évalue l'efficacité du Système de management sécurité routière.
- > L'évaluation est documentée.

régulières au sein de l'organisme suscitent l'adhésion en même temps qu'elles développent des réflexes positifs. Des supports variés sont nécessaires :

- sondages anonymes réguliers du personnel (perception du programme, attentes, ses propres accidents...);
- discussions, revues internes, revue de presse, manifestations, stands, conférences d'experts ;
- challenges internes, collectifs ou individuels, célébration des résultats obtenus ;
- encouragement des initiatives prises et reconnaissance de ceux qui s'impliquent dans la réussite du programme ;
- système de notation prenant en compte les actions sécurité de la hiérarchie et du personnel.

4.3.3 - Les actions sur l'environnement routier

- > **Le plan de circulation interne à l'entreprise**
Il peut être nécessaire de réaliser des aménagements particuliers :

- entrée - sortie de l'établissement,
- aires de manœuvre,
- aires de stationnement,
- quais de chargement.

-> Le recensement des zones à risques

A partir de l'analyse des accidents, les itinéraires, temps de route, recommandations tiendront compte des zones particulièrement accidentogènes.

-> La préparation des accès

On donnera des informations ou on organisera la reconnaissance des sites complexes. Une négociation avec les clients pourra permettre d'adapter utilement les conditions de livraison.

-> Les aménagements routiers particuliers

S'ils ne dépendent pas directement de l'organisme, des aménagements routiers pourront être suggérés aux autorités compétentes.

6. ÉVALUATION

6.2 L'évolution du Système de management sécurité routière

Selon l'évaluation réalisée, et pour tenir compte de modifications intervenues sur des facteurs internes ou externes, la direction, au besoin :

- > **Adapte sa politique sécurité routière,**
- > **Et/ou redéfinit des objectifs réalistes,**
- > **Et/ou modifie son programme d'actions et les moyens pour le mettre en œuvre.**

**Les décisions sont communiquées et expliquées à l'ensemble des collaborateurs.
La communication est adaptée aux différents acteurs concernés.**

4.3.4 - Les actions sur le parc de véhicules

-> Le choix des véhicules

Il tient compte de la nécessaire adaptation à la tâche et à l'environnement : trajets longs ou courts, conditions climatiques, marchandises ou matériaux transportés, conditions de stationnement, de chargement et déchargement...

Ergonomie du poste de conduite : le confort du poste de conduite influe sur la sécurité (visibilité, climatisation, moindre fatigue...);

Equipements complémentaires : ils répondent aux besoins de sécurité identifiés.

-> La maintenance et l'entretien

- Les réparations : on concevra et on mettra en application des fiches de suivi des opérations d'entretien effectuées par l'atelier interne ou le concessionnaire de la marque.

- Le carnet de bord, les fiches d'anomalies permettent une communication modélisée entre les conducteurs et l'atelier.
- Le contrôle technique périodique fait l'objet d'un suivi modélisé, systématisé pour le contrôle après accident.
- La propreté des véhicules procède d'un souci de sécurité (pare-brise, optique..), de confort et d'image :
 - la périodicité des lavages est fixée et respectée ;
 - la carte de lavage facilite l'opération et en permet le suivi.
- Le suivi des consommations (quantité par véhicule, coût) donne des informations sur la qualité de la conduite des véhicules.

