La sécurité routière au travail : un levier de performance

Sommaire

Accueil 5

Le colloque est animé par Laurent BAZIN et Valérie DURIER, journalistes

Introduction 6

Emmanuel BARBE
Délégué interministériel à la sécurité routière

Grand témoin 8

Jean TODT
Président de la Fédération internationale de l'automobile et envoyé spécial pour la sécurité routière du secrétaire général des Nations unies

Conduite(s) et art du management 10

Ghislain DESLANDES
Professeur à ESCP Europe

Baromètre 14

Les comportements des Français au volant : les chiffres du baromètre Axa Prévention 2018

Éric LEMAIRE
Président de Axa Prévention et directeur de la communication et de la responsabilité d'entreprise d'Axa France

Plénière 1 16

Réduire l'accidentalité routière au travail : quelles sont les stratégies gagnantes ?

Philippe BIHAN
Président Cars Bihan

Thierry FASSENOT
Ingénieur-conseil au sein du département prévention des risques professionnels de la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) et expert du risque routier

Jean-Luc HANNEQUIN
Directeur délégué au développement, chambre de commerce et d'industrie d'Ille-et-Vilaine pilote de BMA (Bretagne Mobilité Augmentée)

Xavier PERRET
Directeur Global Care ENGIE

Loïc SAHUT
Responsable performance et référentiel santé sécurité environnement, direction du développement durable Safran

Frédéric TÉZÉ
Sous-directeur des conditions de travail, de la santé et de la sécurité au travail, ministère du Travail

Plénière 2 28

Former ses salariés à la sécurité routière, quel retour sur investissement ?

Géraldine BARRUCHE
Ingénieure en qualité et gestion des risques, centre hospitalier Esquirol

Pascal BOULANGER
Directeur hygiène sécurité environnement qualité, groupe Le Calvez

Henrianne ESPAIGNET
Chargée de mission, Fondation du BTP

Martine LA ROCHE
Responsable support business, Johnson & Johnson

Geneviève VALETTE
Directrice des activités mobilité, Codes Rousseau

Anne-Sophie VALLADEAU
Expert transports-logistique et risques routiers, Institut national de recherche et de sécurité

Atelier 1 39

Téléphone, alcool : gagne-t-on à être plus sévère que la loi ?

Michèle ERBEN
Directrice administrative et financière, Plasson France

Sandrine GAYMARD
Professeure de psychologie sociale à l'université d'Angers, responsable du master psychologie sociale des risques et sécurité : mobilités et transports.
Laboratoire de psychologie des Pays de la Loire (LPPL EA 4638)

Claudine MAZZIOTTA
Directrice générale du pôle santé travail des Pyrénées-Orientales

Thierry SERIN
Chef du bureau transport-distribution, secrétariat général, ministère de l'Économie et des Finances

Jean-Philippe CABOT
Coordinateur sécurité des activités France, Total Marketing France

Atelier 2 51

Optimiser les déplacements : un levier pour améliorer la sécurité des salariés et l'efficacité de l'entreprise

Céline BILLARD
Cheffe de projet planification et prospective de la mobilité, responsable du plan de mobilité employeur, Iter

Elisande BOURRY
Responsable sécurité environnement sûreté, Valrhona

Philippe ÉTIENNE
Référent du plan de déplacements entreprise de Safran Helicopter Engines Tarnos

Emmanuel LAURENT
Directeur délégué santé et sécurité au travail, SNCF Réseau et SNCF

Bruno RENARD
Coordonnateur de la responsabilité sociétale au CEA Grenoble, président du PDIE Grenoble Presqu'île et président de la Fédération des acteurs des plans de mobilité

Atelier 3 61

Révolution des organisations, innovations technologiques : quels impacts pour la sécurité routière ?

Georges AMAR
Chercheur associé de la chaire de la conception innovante à l'École des mines de Paris, directeur de la prospective et de l'innovation de la RATP de 1997 à 2011

Christophe GIRAUD
Directeur du département flottes automobiles et nouvelles mobilités, Corporate Risk Management, Gras Savoye

Guillaume USTER
Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar)

Anne GUILLAUME
Expert leader sécurité routière du Groupe Renault, professeure agrégée, médecin, directrice du Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain jusqu'au 30 octobre 2018

Martin RICHER
Consultant en responsabilité sociale des entreprises, fondateur et dirigeant du cabinet Management & RSE

Atelier 4 70

Échanger pour progresser ensemble sur la sécurité routière : la force des clubs d'entreprises

Katell BOTREL-LUGUERN
Coordinatrice sécurité routière, préfecture du Finistère

Michel DUCHÊNE
Chargé de mission, association sécurité routière en entreprise du Maine-et-Loire, ancien responsable sécurité, ThyssenKrupp Ascenseurs

Florence DUFOUR-FERRARA
Maître de conférences, expert en sciences du comportement, directrice de Com'unique, secrétaire générale du Club d'entreprises sécurité routière du Rhône (club ESR 69)

Renaud NUYTS
Ingénieur-conseil, direction des risques professionnels, Carsat Bretagne

Jean-Yves MELIN
Responsable du pôle prévention et santé au travail Covéa, président du Club d'entreprises sécurité routière des Deux-Sèvres

Conclusion 80

Emmanuel BARBE
Délégué interministériel à la sécurité routière

Accueil

Le colloque est animé par Laurent BAZIN et Valérie DURIER, journalistes.

Laurent BAZIN

Bienvenue à ce deuxième colloque national de la sécurité routière au travail. Merci notamment aux chefs d'entreprise ou à leurs représentants, ainsi qu'aux autres personnes présentes, de prendre sur leur temps de travail. C'est une journée d'échanges et de partage de bonnes pratiques. Les expériences que vous menez dans vos entreprises sont passionnantes à observer, mais pas toujours suivies par l'ensemble des salariés. Nous chercherons des pistes pour améliorer l'existant, sauver des vies et économiser de l'argent. La sécurité routière inclut en effet un levier de performance, qui constituera le sujet de cette journée.

Après l'ouverture de nos travaux par Emmanuel Barbe, le délégué interministériel à la sécurité routière, nous recevrons notre grand témoin du jour, Jean Todt, président de la Fédération internationale de l'automobile. Nous philosopherons et ferons du management avec le professeur Ghislain Deslandes. Nous dresserons ensuite, avec Axa Prévention et son patron, le portrait de l'automobiliste français. Puis nous enchaînerons avec nos deux tables rondes de la matinée : la première sur les stratégies gagnantes en termes de réduction des accidents ; la seconde sur la formation. L'après-midi sera consacrée à des ateliers dédiés à des sujets thématiques, animés par Valérie Durier et par moi-même. Je précise qu'à l'issue de chaque table ronde et atelier, vous aurez la parole et pourrez poser des questions via une application.

Introduction

Emmanuel BARBE
Délégué interministériel à la sécurité routière

Monsieur le président de la Fédération internationale de l'automobile et envoyé spécial pour la sécurité routière du secrétaire général des Nations unies, cher Jean Todt, mesdames et messieurs, permettez-moi tout d'abord de vous exprimer toute ma gratitude pour votre présence. J'en profite aussi pour remercier le ministère des Finances et spécialement sa secrétaire générale, Isabelle Braun-Lemaire, et ses équipes de nous prêter ces magnifiques locaux pour cette journée « sécurité routière au travail ».

Christophe Castaner devait introduire cet événement, qui était encore inscrit à son agenda mardi à 20 heures. Une actualité tragique a malheureusement remis cela en cause. Il m'a demandé de vous prier de l'en excuser et de vous redire toute l'importance que revêt à ses yeux, à ceux du ministère de l'Intérieur, la politique de sécurité routière. J'adresse un remerciement spécial à Jean Todt pour sa présence. Il a accepté de modifier son calendrier international – qui est extraordinaire – pour être présent auprès de nous ce matin. Je lui en sais infiniment gré. Au-delà de son engagement en faveur de la sécurité routière dans le monde, pour lequel Jean Todt dépense une énergie et un talent formidables, son témoignage comme homme de succès et d'extrême performance sera, je crois, galvanisante pour nous tous. C'est bien l'objet du colloque aujourd'hui : que vous repartiez débordants de conviction pour agir. Vous tous qui êtes présents êtes membres d'entreprises très grandes et très petites, de collectivités, d'administrations aussi. Chaque jour, vous prenez soin de l'actif le plus précieux des organisations humaines et de vos entreprises : les femmes et les hommes qui y travaillent. La réalité est peu connue. Plus de la moitié des accidents mortels du travail sont des accidents de la route. Chaque année, ce sont près de 500 personnes qui périssent ainsi, au cours soit d'un trajet pour se rendre au travail ou en revenir soit en mission ; dix fois plus en garderont des séquelles très lourdes. Ce sont aussi près de 6 millions de journées de travail qui sont perdues.

Vous déployez cette politique de sécurité routière avec dévouement, engagement, conviction et, surtout, courage. Je sais combien il en faut. Dans un monde où on a le culte de la vitesse et de la réactivité, vous dites qu'il faut ralentir. Dans un monde d'hyperconnexion où l'on se doit d'être toujours disponible, vous dites qu'il faut limiter les appels téléphoniques, voire les proscrire totalement. Dans un monde où l'on célèbre les victoires commerciales, la convivialité avec les clients, vous dites qu'il ne faut pas boire d'alcool lors des déjeuners d'affaires ou lors des pots, et ce, non pas seulement lorsque l'on doit ensuite conduire. Bref, vous n'avez pas un métier facile et je m'y connais en métiers difficiles. Vous êtes, nous sommes, « les emmerdeurs de service ». Pour cette raison, le ministère de l'Intérieur et le ministère du Travail ont décidé il y a deux ans de vous aider. La politique de sécurité routière est en effet d'abord une politique de mobilisation de tous. Vous connaissez notre slogan : « Tous touchés, tous concernés, tous responsables ». Les entreprises constituent un bras de levier formidable. En effet, au-delà des gains au sein de l'entreprise, les collaborateurs initiés – ceux qui ont la connaissance – deviennent des ambassadeurs de la sécurité routière auprès de leur famille, de leurs proches et deviennent aussi des diffuseurs d'informations exactes à un moment où la diffusion d'infox – néologisme officiel pour *fake news* – bat son plein. Il y a deux ans, nous avons donc lancé avec le ministère du Travail un appel aux chefs d'entreprise, leur demandant de s'engager personnellement et publiquement en faveur de la sécurité routière au sein de leur entreprise. Le moins que l'on puisse dire est que cet appel a été entendu puisque de 23 à l'origine, ce sont aujourd'hui plus de 1 000 chefs d'entreprise qui ont signé le manifeste. Ils emmènent avec eux près de 3 millions de salariés. Ces chefs d'entreprise se sont engagés à faire respecter les sept règles essentielles de sécurité routière que vous connaissez. Nombre d'entre vous appartiennent à des entreprises dont le dirigeant s'est ainsi engagé. Vous pouvez en être fiers à titre personnel, car c'est

certainement grâce à vous que ces engagements ont été pris. C'est aussi une fierté d'appartenir à une entreprise dont l'une des valeurs est la sécurité et en particulier la sécurité routière. Si d'aventure des entreprises ou leurs représentants n'étaient pas encore signataires, j'espère que cette journée leur donnera l'envie et les arguments pour rejoindre le mouvement. Ils rejoindront un collectif d'une immense qualité et d'excellence, comme en témoigne la liste des entreprises ayant adhéré aux engagements. Nous voulons créer un collectif encore plus fort.

Nous avons ainsi voulu vous réunir durant une journée dont l'intitulé peut sembler prosaïque par rapport à la noblesse de l'objectif de la sécurité routière : « la sécurité routière au travail, un levier de performance ». Cette journée vise à faire en sorte que vous repartiez avec des idées et des arguments pour mieux convaincre au sein de votre entreprise du bien-fondé de la démarche. Comme l'indiquait Laurent, en effet, les accidents de la route sont non seulement un drame humain, personnel et collectif, mais ils constituent aussi des pertes irréparables pour une entreprise en termes de compétences, d'expérience, de cohésion d'équipe, d'efficacité et, enfin, de bénéfices. À l'inverse, chaque euro investi dans une politique managériale ambitieuse de sécurité routière s'avère incroyablement rentable. C'est ce que les intervenants de ce colloque, pour la plupart vos pairs, vont vous démontrer tout au long de la journée. Je remercie chacun d'entre eux très chaleureusement d'avoir accepté de porter à la connaissance de tous les stratégies, les tactiques et aussi les trucs qu'ils développent dans les entreprises. Je vous souhaite à tous une riche et fructueuse journée. Je vous remercie.

Grand témoin

Jean TODT

Président de la Fédération internationale de l'automobile et envoyé spécial pour la sécurité routière du secrétaire général des Nations unies

Laurent BAZIN

Je vous remercie d'accueillir Jean Todt, qui nous a fait vibrer avec ses quatorze titres mondiaux, constructeur et pilote réunis. Depuis trois ans, vous êtes aussi l'envoyé spécial du secrétaire général des Nations unies pour la sécurité routière.

Jean TODT

Monsieur le délégué interministériel à la sécurité routière, cher Emmanuel Barbe, mesdames et messieurs, je suis très heureux de m'adresser à vous ce matin dans l'un des lieux les plus emblématiques de l'économie française, à Bercy. Nous comprenons bien entendu que le ministre de l'Intérieur n'ait pu se joindre à nous ce matin, car il n'a pas un travail facile, comme nous l'avons constaté ces derniers jours avec le drame de Strasbourg. Il s'agit ni plus ni moins de préserver des vies, notamment en matière de lutte antiterroriste. En matière de sécurité routière aussi, il s'agit de préserver des vies humaines. Et de la même manière que nous sommes capables de nous unir pour rendre hommage aux forces de l'ordre lorsqu'elles interviennent contre le terrorisme, je voudrais que nous soyons aussi unanimes à le faire lorsque ces mêmes policiers et gendarmes sont présents quotidiennement au bord des routes pour protéger nos vies, car ils le méritent.

Je remercie Emmanuel Barbe qui a pris l'initiative de cette journée et qui, dans ses responsabilités depuis 2015, a accompli un travail remarquable. Nous constatons en effet depuis un an que la France a repris une tendance à la baisse de la mortalité routière, constatée globalement dans notre pays depuis l'action déterminée des pouvoirs publics menée en la matière depuis près de cinquante ans et impulsée initialement par le Premier ministre Jacques Chaban-Delmas.

Mes remerciements s'adressent également à vous, acteurs de l'économie présents parmi nous, qui défendez la RSE au sein de vos groupes et, en particulier, la sécurité routière au quotidien. Après ma carrière dans le sport automobile en tant que copilote de rallye, puis de directeur d'équipe chez Peugeot et Ferrari, j'occupe à présent des fonctions internationales. À ce titre, j'aurais pu parler de la première campagne de la prévention internationale pour la sécurité routière, lancée l'an dernier à mon initiative et baptisée « 3 500 vies » pour les 3 500 vies que nous perdons sur les routes chaque jour dans le monde, dont celles de 500 enfants. Malheureusement, avec la publication du dernier rapport global de l'OMS, ce chiffre est monté à près de 3 700. Notre campagne, déployée en partenariat avec JCDecaux, continue d'être diffusée dans 1 000 villes et 80 pays, dans toutes les langues et sur tous les continents. L'engagement de JCDecaux est exemplaire de l'action d'un grand groupe en faveur de la sécurité routière à l'échelle internationale. Je tiens à le remercier de nous accompagner depuis le lancement de cette campagne en mars 2017.

J'aurais également pu vous parler des nouveaux outils créés par les Nations unies pour enrayer ce fléau de la mortalité routière dans le monde, soit 1 350 000 vies perdues tous les ans et 50 millions de blessés, suivant le dernier rapport. Le dernier fonds mondial de l'ONU dédié à cette cause, lancé en avril dernier, profitera en priorité aux pays en de développement. Avec les membres du High Level Panel de la FIA pour la sécurité routière – je remercie ceux présents dans cette salle, dont Patrick Pouyanné, président de Total – nous avons été accueillis à l'Élysée le 1er octobre dernier par le Président Macron, qui a annoncé une contribution de la France à ce fonds. La France est donc le premier pays à avoir contribué, suivi depuis peu par d'autres, comme la Russie, et par l'Union européenne. Tel est également le cas d'entreprises engagées, à l'instar de Total, Michelin, Pirelli et 3M.

J'invite tous les participants présents à promouvoir également ce nouveau fonds pour la sécurité routière dans le monde.

J'apporterai aujourd'hui un témoignage plus personnel. Toute ma vie, j'ai adoré relever des défis. J'ai recherché le meilleur résultat possible, la performance et l'excellence pour me rapprocher au plus près de la perfection. L'esprit d'équipe a toujours été mon moteur. À ce titre, je me considère aussi comme un entrepreneur. Le défi que j'ai en face de moi, de diminuer la mortalité routière à l'échelle de la planète, n'est pas le moins compliqué à relever. Pour y parvenir, nous avons justement besoin de ces valeurs.

Dans vos entreprises, vous devez au quotidien utiliser votre rigueur et votre goût de l'excellence pour faire changer les comportements de vos salariés dans le cadre de leur travail, et faire rimer la protection de leur santé avec l'efficacité économique de l'entreprise. Si le coût humain des accidents de la route est inestimable, le coût économique représentait 50 milliards d'euros en France l'an dernier. Dans vos responsabilités au sein de vos entreprises, vous connaissez bien l'enjeu de la sécurité routière, tout comme j'en suis bien conscient pour avoir vu en compétition les dangers de la vitesse. C'est parce que je connais trop bien ces dangers, que je veux les réserver aux compétitions et non aux trajets de la route au quotidien. Selon moi, la course automobile n'est pas seulement un spectacle, c'est aussi un laboratoire de la voiture de demain pour le plus grand nombre, en matière d'innovation technologique et de respect de l'environnement, bien sûr, mais aussi en matière de sécurité. La sécurité en piste a fait des progrès considérables depuis trente-cinq ans, grâce à la volonté des instances sportives et des dirigeants lucides. En tant que directeur d'équipe, j'ai toujours fait passer la sécurité des pilotes au premier plan et je suis convaincu que cela nous a aidés à gagner.

Cette année, j'ai insisté pour introduire dans les formules 1 un halo au niveau du cockpit, ce nouvel élément étant destiné à renforcer la protection de la tête des pilotes, issu d'un long travail des équipes de la FIA. Après des réticences initiales, la suite m'a probablement donné raison, car, à la fin de la même saison, chacun a pu constater que des vies avaient été sauvées en piste grâce à ce nouveau système. Peut-être en sera-t-il de même sur la route, avec la limitation à 80 kilomètres à l'heure.

La France doit également continuer de progresser en matière de sécurité routière, de réaliser un benchmark en s'inspirant des bonnes pratiques étrangères. Par exemple, au Royaume-Uni, la société autoroutière Highways England propose aux entreprises un concours basé sur la performance de leurs salariés en matière de sécurité routière. Dans sa stratégie annuelle pour la sécurité routière, l'ONU n'oublie pas son propre parc automobile et ses conducteurs, avec un audit précis des infrastructures et des pratiques permettant un moindre risque. La France fait bien sûr elle-même preuve d'innovation en la matière : ainsi, la loi du 18 novembre 2016, qu'Emmanuel Barbe a initiée, responsabilise davantage les entreprises en matière de sécurité routière, en s'appliquant aussi bien aux chefs d'entreprise qu'aux salariés. De même, l'Appel national en faveur de la sécurité routière au travail, lancé en octobre 2016 autour de sept engagements concrets, a été signé par une avant-garde de 22 entreprises particulièrement à la pointe sur le sujet.

Je crois profondément que la responsabilité individuelle est le ciment de la responsabilité collective, tant dans le domaine du sport qu'en économie et en matière de sécurité routière.

Sachez que je serai toujours à vos côtés pour vous encourager à diminuer le nombre de victimes sur les routes en France et dans le monde.

Merci de votre attention.

Conduite(s) et art du management

Ghislain DESLANDES
Professeur à l'ESCP Europe

Monsieur le délégué interministériel à la sécurité routière, cher Emmanuel Barbe, monsieur le président de la Fédération internationale de l'automobile, cher Jean Todt, mesdames et messieurs, j'ai été présenté rapidement comme professeur de management par Laurent Bazin. Ceci est exact. Il est toutefois communément admis que les écoles de gestion manquent à leurs responsabilités du point de vue éducatif et pédagogique en réservant une part minimale à l'éthique. Je contreviendrai quelque peu à cette idée que les médias parfois et quelques essais ont pu diffuser dans une période récente. Je tenterai de montrer que management et éthique sont intrinsèquement mêlés, liés étymologiquement, historiquement et philosophiquement. La sécurité routière est un excellent exemple de cette intrication.

De manière sans doute un peu brutale, on pourrait distinguer deux manières de définir ou de penser le management. La première serait de considérer, comme le Larousse, que le management est un ensemble de techniques de gestion. Cette définition est sans surprise. L'on parle même de science. L'Université française et son conseil national ont d'ailleurs réservé une section, la section 06, aux « sciences de gestion ». Le management semble être considéré alors comme une science « dure », physique ou naturelle. Une autre définition, qui a ma préférence, considèrerait le management comme une pratique et, pour utiliser un vocable savant, comme une praxéologie. Il n'y aurait aucun sens à développer des techniques de gestion ou une science de gestion s'il n'y avait pas de praticiens de la gestion, s'il n'y avait pas de managers. Le management renvoie ici, non à un savoir en tant que tel, mais à un savoir-faire ou à un savoir-être et donc, à un art. C'est ce qu'indique la racine étymologique du mot « management ». Jean Todt, qui parle certainement italien mieux que moi, m'interrompra peut-être, mais le terme « management » vient du mot italien *maneggiare* qui signifie « conduire, manœuvrer, piloter ». Le pilotage des organisations renvoie ainsi au cœur du sens étymologique du terme « management ». *Maneggiare*, en italien, vient du latin *manus* qui signifie « main ». Autrement dit, être un bon manager est avoir une bonne main, comme l'on qualifie un cavalier ou une cavalière qui saurait tour à tour retenir sa monture ou la solliciter plus énergiquement afin d'en extraire tous les talents et toute la force. Ainsi, être un bon manager est avoir une « bonne main », avoir du tact, de l'habilité et peut-être même une certaine délicatesse comme un bon driver, un bon jockey ou une fine cravache. Conduire, donc.

Qu'est-ce à dire dans une organisation ? C'est en premier lieu regarder devant soi, essayer d'anticiper, de préparer l'avenir, tenir compte de la circulation bien évidemment. Faire de la planification stratégique, selon le terme consacré en management. Ceci paraît évident. Il faut également être capable de regarder derrière soi. Bien conduire, bien manager revient aussi à faire de la veille concurrentielle, à tenir compte des erreurs du passé pour éviter de les refaire. C'est aussi être fidèle à une culture organisationnelle, car les organisations ont également une culture, un métier, une histoire. Il faut s'inscrire dans ce périmètre. Le management consiste aussi à prendre de la distance, à s'autoriser un peu de profondeur de champ. Il s'agit en outre d'être capable de prendre des bifurcations, de s'engager, et non pas seulement d'éclairer le chemin parcouru. Bien conduire signifie aussi bien se conduire. Par exemple, cela revient à respecter la parole donnée ou faire des choix moraux – pardon pour cette expression un peu sévère.

Pour quelle raison parler de moralité et d'éthique quand on parle de management ? Je profite de ma présence au ministère de l'Économie pour le rappeler : le management est une science première, qui précède largement l'économie. Mes camarades économistes s'en offusquent parfois, mais le management est véritablement une science première. En effet, distribuer, comptabiliser, stocker, négocier commercialement des marchandises, cela existe depuis la nuit des temps. En revanche, l'économie telle qu'on la connaît n'existe que depuis quelques décennies. Ce sont les philosophes grecs – tout vient de là – qui s'intéressent pour la première fois au management dans des traités ; le premier est celui de Xenophon. Selon Aristote, le management est une sorte de composite de deux éléments bien distincts. Il s'agit d'une part de la chrématistique (*chrémata* en grec signifie « argent »). Il y a donc un art de l'accumulation et du commerce (de la finance, dirait-on aujourd'hui). Aristote considère que produire de la richesse, produire de l'argent avec de l'argent permet à la fois de payer les fonctionnaires, les soldats et permet à Athènes de briller de tous ses feux. Aristote note d'autre part qu'au-delà de cette gestion des affaires courantes, il est également question d'éthique. Une part du management serait ainsi profitable et une autre, proprement bénéfique. Selon lui, la chrématistique est un échange sans vertus et coupé des fins. C'est un échange qui n'atteint pas son excellence, que devrait pourtant viser toute action managériale. Donc, il faut tenir compte des résultats, du levier de performance, mais aussi de l'attitude du manager. Ce dernier doit être guidé par un principe d'excellence et, selon les termes d'Aristote, par la *phronesis*, une forme de sagesse pratique, de capacité à proportionner ses jugements qu'il convient d'encourager. Il faut ainsi pratiquer l'économie avec vertu. Nous tenterons de tirer parti de cette conception pour considérer que le management a à voir avec le savoir-vivre en commun et, précisément, avec le souci éthique.

J'insisterai à ce stade sur deux points de mise en perspective avec le monde d'aujourd'hui. En premier lieu, quelques lignes de code remplacent peu à peu les managers dans leur fonction de surveillance et de contrôle. Ces calculs, qui sont d'ailleurs de très mauvais outils pour appréhender l'événement et le futur, parient sur le fait que les individus ne peuvent avoir que les avis de leurs amis et que leur futur ne peut avoir rien d'autre à nous apprendre que leur passé. Les sujets n'ont plus rien à dire puisque tout serait déjà prédit. Les données parleraient d'elles-mêmes. Cela signifie une chose, à savoir que le vivre-ensemble deviendra plus important que jamais ; l'on ne peut le déléguer à la machine. Le renforcement des liens sociaux, le développement de la motivation intrinsèque au travail, le développement des compétences « capacitantes », ce que l'on appelle les « *soft skills* » (les capacités d'empathie, d'écoute) deviendront en réalité des facteurs clés du succès et de la réussite managériale, plus que les capacités de calcul et de mémorisation qui seront sous-traitées à la machine. En second lieu, comme cela est mis en évidence par Bertram Cooper et Roger Sterling, les personnages de la série américaine *Mad Men* – que vous voyez ici sur l'écran –, qui prêtent finalement leurs traits aux antihéros du management éthique, les jeunes générations, X ou Y, tendent à soupçonner les patrons de manipulation. Ces derniers peuvent voir leur légitimité diminuer. Pour contrecarrer ce problème d'image, le savoir-vivre et l'éthique sont importants pour, le cas échéant, leur permettre de retrouver leur légitimité partiellement disparue.

Mais qu'est-ce qu'une éthique managériale ? Comme une éthique militaire ou médicale, elle renvoie à une manière d'organiser la vie commune parmi des personnes dont l'éthique individuelle diffère. Ceci désigne le contrat moral de l'entreprise. Cette éthique est en quelque sorte l'étude de la conduite des organisations. L'éthique managériale est la manière avec laquelle les managers conduisent ces dernières et se comportent. Cette notion s'oppose finalement à une conception scientiste et mécaniste du management. Emprunter la voie de l'éthique revient à présumer que les managers sont capables de jugement, de modifier le cours des choses, de faire une différence, qu'ils sont capables de faire preuve d'initiative.

Longtemps, le discours vis-à-vis de l'éthique managériale a été très critique. Dans les années 1970, Milton Friedman, prix Nobel de l'économie, publiait dans le *New York Times* :

"*The only business of business is business"*. Nul ne pourrait plus soutenir ce discours aujourd'hui. Les managers savent que les questions éthiques sont centrales dans l'art de manager ; elles concernent la corruption, le harcèlement, les politiques environnementales, la non-discrimination à l'embauche et, bien évidemment, l'enjeu de sécurité routière. La sécurité routière est en effet un élément concret, palpable, un élément clé de l'éthique managériale, qui mérite d'être placé au premier rang des priorités. Vous faites partie de ceux qui en ont parfaitement conscience. Vous êtes, notamment les signataires de l'Appel national en faveur de la sécurité routière, la « pointe avancée » d'une profession – le management – qui a besoin elle aussi de se transformer, de changer ses postures et de changer son discours.

Bien conduire et bien se conduire dans l'art de manager est certes une route semée d'embûches, et la bonne conduite est parfois un exercice tortueux et difficile. Le savoir-vivre, tenir l'éthique en plein cœur de l'art de manager, est soumis au risque de se voir opposer un discours plus simpliste, fondé sur le court terme. Nous savons toutes et tous ici que la bonne conduite d'une organisation et son succès à long terme doivent pourtant être défendus à ce prix. Et ce, d'autant plus que si la question éthique est parfois débattue au sein des organisations, elle l'est sous l'angle restreint des seuls critères économiques. En effet, selon une étude BVA pour le Cercle d'éthique des affaires, qui réunit les responsables de la conformité des grandes sociétés françaises, la motivation intrinsèque pour l'éthique managériale est en réalité fondée sur des arguments économiques : la confiance des clients, l'amélioration des résultats économiques, etc. Le bien-être des salariés arrive en dernière position des critères proposés.

Réduire l'accidentalité *via* quelques stratégies gagnantes fait partie, me semble-t-il, des éléments qui relèvent pour le management de l'éthique et des normes du savoir-vivre en commun. Sécurité routière et bien-être des salariés au travail s'imbriquent sur trois niveaux.

- En premier lieu, le savoir-vivre en commun est un impératif catégorique du management. Sensibiliser à la sécurité routière passe par plusieurs niveaux de proactivité : à l'égard de soi-même, à l'égard d'autrui, des personnes avec lesquelles on travaille et, bien entendu, à l'égard de l'entreprise et de la société dans son ensemble. Prescrire la sobriété sur la route, c'est par définition un impératif catégorique, une règle de vie qui s'adresse à chacune et à chacun d'entre nous, comme le port de la ceinture de sécurité. Intégrer des moments de repos dans le calcul des temps de trajet est une manière de renforcer la confiance et la relation à autrui. Encourager la formation à la sécurité routière des salariés est aussi une manière de donner du sens et, plus encore, de remplir un rôle civique qui dépasse les frontières de l'entreprise.
- La sécurité routière est aussi un point central de la préservation du bien commun. Comme l'a précisé Jean Todt, c'est un volet majeur de la responsabilité sociale des entreprises.
- Enfin, je reprendrai ici un passage de l'allocution d'Emmanuel Barbe lors de la première rencontre nationale : *« L'accidentalité routière constitue la première cause de mortalité au travail. Elle provoque annuellement environ 500 décès, 5 000 hospitalisations, 22 000 accidents avec blessures et 6 millions de journées de travail perdues. Elle inflige surtout beaucoup de souffrance. »* Développer une culture de la sécurité, par une démarche préventive, c'est contribuer enfin au bien commun en diminuant la souffrance liée aux dommages de la route. C'est avoir une conception proactive de la responsabilité des entreprises, non en se limitant aux exigences de la loi, mais en se montrant capable d'agir directement sur le bien commun qui, par définition, nous concerne tous.

Selon votre position dans la salle, certains verront à partir de cette image sur l'écran un lapin ; d'autres, un canard et d'autres encore les deux. Ou ni l'un ni l'autre. Ces deux images en une seule renvoient à mon thème initial : la responsabilité managériale prend

toujours deux formes possibles. L'une correspond d'abord à une responsabilité au sens technique, désignant celui ou celle qui est responsable, le fautif ou la fautive. Est responsable celui ou celle qui tente de (ou qui réussit à) ne pas reproduire les mêmes erreurs. Ce serait ici, admettons, le lapin. Le canard, c'est l'autre pendant de la responsabilité managériale qui explique votre présence à ce colloque : une responsabilité tournée vers les autres, vers un futur meilleur, une responsabilité qui anticipe et se donne pour objectif de construire un monde meilleur.

Pour conclure, et en guise de résumé de mon propos, je vous soumettrai trois éléments qui me paraissent caractériser le « manager leader ». En premier lieu, le leader participe, comme le disait Aristote, à la définition des fins, au *télos*, à ce en vue de quoi les membres de la pratique agissent. Le leader vise à leur donner une capacité à actualiser une puissance. En second lieu, le manager n'est pas seulement quelqu'un qui se place du côté de la *phronesis*, mais il est aussi une personne capable d'une certaine transparence, d'avoir un élan vers le vrai. Le *parrèsiaste* chez les Grecs est celui qui a son franc-parler, celui qui parle vrai dans l'organisation. Je crois que le manager est de plus en plus tenu à cette exigence de véracité. En troisième lieu, le manager est celui qui est responsable pour autrui. Il substitue à une logique d'obéissance (à la hiérarchie, au code de conduite, aux habitudes) une logique de responsabilité de l'agent, de responsabilité devant la finalité et devant le bien commun, devant les autres, mais aussi devant lui-même/elle-même.

Je vous remercie de votre attention.

Baromètre

Les comportements des Français au volant : les chiffres du baromètre Axa Prévention 2018

Éric LEMAIRE
Président de Axa Prévention et directeur de la communication et de la responsabilité d'entreprise d'Axa France

Éric LEMAIRE

Axa Prévention est une association de prévention multirisques, créée en 1984, bien avant l'obligation faite aux compagnies d'assurances de participer à la sécurité routière à travers le « 0,5 % ». Notre mission est d'informer et sensibiliser le grand public aux bons comportements à adopter sur la route. Notre association réalise depuis quinze ans maintenant une grande étude nationale sur le comportement des Français au volant.

Après avoir répondu à l'appel du gouvernement en faveur de la sécurité routière au travail en 2016, nous avons souhaité investir pleinement ce risque et en prendre toute la mesure. C'est pourquoi nous avons choisi de nous intéresser aux comportements des Français au volant lors de leurs trajets professionnels. Les résultats ont été accablants, les salariés cumulaient 11 infractions ou comportements dangereux sur un même trajet, et battaient des records sur l'ensemble des infractions et comportements dangereux mesurés.

En 2018, nous les avons de nouveau interrogés pour mesurer les évolutions.

Laurent BAZIN

Est-ce que cela s'améliore ?

Éric LEMAIRE

Du fait de l'action combinée du gouvernement et des associations de prévention en faveur de la sécurité routière, nous avons constaté que les comportements en 2018 s'améliorent, même si les résultats restent néanmoins préoccupants.

L'utilisation du téléphone portable au volant est un bon exemple : 76 % des Français reconnaissent l'utiliser lors de leurs déplacements professionnels, pour téléphoner ou traiter des SMS et des mails. La voiture est devenue une extension du bureau. Ce taux est heureusement en baisse de 13 points par rapport à l'an dernier. En comparaison, ils ne sont « que » 59 % à utiliser leur téléphone lors d'un trajet privé.

La vitesse est un autre comportement à risque qui évolue sensiblement : 84 % des personnes interrogées nous avouent commettre des excès de vitesse lors de leurs déplacements professionnels. Ce chiffre est en baisse de 5 points par rapport à l'an dernier.

Du fait des contraintes horaires et de la pression liées à leur activité, 64 % des Français déclarent conduire de nuit alors qu'ils se sentent fatigués… c'est particulièrement inquiétant, surtout que la fatigue multiplie par huit les risques d'accident sur la route.

Enfin, c'est en matière de consommation d'alcool que les améliorations constatées sont les plus nettes. Ainsi, 26 % reconnaissent prendre le volant après avoir bu plus de deux verres, soit une baisse de 13 % par rapport à l'an dernier.

Laurent BAZIN

Y a-t-il une différence entre les grands groupes, qui disposent de moyens plus importants de déployer des process de prévention et d'interdiction, et les PME ?

Éric LEMAIRE

L'engagement d'Axa en faveur de la sécurité routière en entreprise remonte à 2003, avec la signature d'une première charte à la demande de Gilles de Robien et la mise en place d'un programme de formation complet pour l'ensemble de ses collaborateurs sur la route. En 2008, à l'initiative de Dominique Bussereau, Axa a signé une seconde charte pour améliorer les conditions de déplacement de ses collaborateurs et a mené des actions de prévention autour du téléphone.

Pour en revenir au sujet des PME, il est clair que de nombreux dirigeants n'ont ni les moyens ni le temps de mener des actions de sensibilisation efficaces. Pour pallier ce phénomène, Axa Prévention a réalisé et mis gratuitement à disposition sur son site des outils pour toutes les entreprises, qu'elles soient clientes ou non.

Ce dispositif comprend un autodiagnostic en ligne qui permet d'identifier très rapidement les axes de progrès et les mesures concrètes à mettre en place. Nous proposons également des kits de communication pour des campagnes de sensibilisation internes, des outils de suivi et de gestion, ainsi qu'un e-learning permettant aux chefs d'entreprise de mettre en place une première action de formation afin d'aider les salariés à adopter les bons comportements au volant. Enfin, nous accompagnons financièrement les entreprises qui mettent en place des actions de prévention avec des organismes agréés. À ce jour, plus de 2 500 personnes ont téléchargé ces outils.

J'aimerais conclure sur un chiffre issu de notre dernière étude – L'Observatoire des risques – réalisée auprès de 4 000 personnes, avec l'institut Elabe : *« Plus d'un Français sur cinq déclarant être prêt à rompre tout contact avec les personnes qui conduisent une voiture en ayant bu plus de deux verres d'alcool ou qui lisent ou écrivent des SMS au volant. »*

Plénière 1

Réduire l'accidentalité routière au travail : quelles sont les stratégies gagnantes ?

Philippe BIHAN
Président Cars Bihan

Thierry FASSENOT
Ingénieur-conseil au sein du département prévention des risques professionnels de la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) et expert du risque routier

Jean-Luc HANNEQUIN
Directeur délégué au développement, chambre de commerce et d'industrie d'Ille-et-Vilaine pilote de BMA (Bretagne Mobilité Augmentée)

Xavier PERRET
Directeur Global Care ENGIE

Loïc SAHUT
Responsable performance et référentiel santé sécurité environnement, direction du développement durable Safran

Frédéric TÉZÉ
Sous-directeur des conditions de travail, de la santé et de la sécurité au travail, ministère du Travail

La plénière est animée par Laurent BAZIN.

Laurent BAZIN

Aux yeux de la loi et de la réglementation, qu'est-ce qu'une stratégie gagnante ?

Frédéric TÉZÉ

Je représente la sous-direction de la Direction générale du travail, chargée de la protection des salariés dans le milieu du travail. Il s'agit en quelque sorte d'éviter les accidents du travail et les maladies professionnelles de demain. On constate que l'insécurité routière représente un coût de 50 milliards d'euros par an, soit 2,2 % du PIB. De plus, environ 480 victimes ont été recensées dans le cadre d'un déplacement professionnel (trajets + missions), pour environ 800 accidents mortels liés au travail.

Laurent BAZIN

Ces chiffres n'incluent pas les victimes collatérales.

Frédéric TÉZÉ

Les statistiques sont lourdes de conséquences, avec une évolution peu favorable. Nous sommes en effet sur un palier depuis plusieurs années. La stratégie du ministère du travail s'inscrit dans les règles générales légales de protection, auxquelles s'ajoute un plan santé-travail incluant l'ensemble des interlocuteurs (employeurs, salariés, préventeurs, autres administrations…). Nous avons décliné le troisième plan sur la période 2016-2020, en plaçant le risque routier professionnel comme l'une des priorités.

Laurent BAZIN

Le premier palier à passer est de prendre conscience du risque.

Frédéric TÉZÉ

C'est en effet ce que nous avons essayé de faire sur le risque routier, qui présente la particularité de toucher aussi à la sphère privée. De ce fait, les salariés et les employeurs n'ont pas toujours conscience de la nécessité d'agir collectivement pour améliorer la sécurité. Nous tentons de fédérer toutes les énergies nationales et locales, au travers des plans régionaux santé-travail.

Laurent BAZIN

Néanmoins, il n'existe aucune obligation de mettre en place un plan de prévention au sein de l'entreprise.

Frédéric TÉZÉ

L'employeur doit bien évidemment évaluer le risque routier et le consigner dans le document unique d'évaluation des risques (DUER).

Laurent BAZIN

Combien d'employeurs ont-ils mesuré le risque routier dans le DUER ?

Frédéric TÉZÉ

À l'occasion d'une campagne de contrôle menée il y a environ huit ans, nous avions constaté que 50 % d'entre eux l'avaient fait.

Laurent BAZIN

Légalement, le patron est responsable, tout comme le salarié depuis la loi de 2017.

Frédéric TÉZÉ

Le vecteur a été présenté devant le Parlement, puis a donné lieu à des décrets d'application. Le sujet a donné lieu à des débats passionnés, puisque le terme de « délation » a souvent été employé. Nous avons eu un débat en interne entre les personnes souhaitant privilégier la sécurité en responsabilisant l'ensemble des acteurs et celles qui craignaient que la nouvelle mesure vienne tendre les relations au sein de l'entreprise.

Laurent BAZIN

Les juges recherchent-ils systématiquement la responsabilité de l'employeur en cas d'accident ? Cette question concerne également la CNAM.

Frédéric TÉZÉ

Je n'ai pas d'exemple de jurisprudence, mais l'obligation qui pèse sur les employeurs est en évolution. La jurisprudence de la Cour de cassation, qui avait été très exigeante avec l'obligation de résultat, s'est ensuite tempérée avec d'autres décisions posant une obligation de moyen renforcée. On peut penser que l'obligation de prévention restera un élément moteur de l'appréciation des juges.

Thierry FASSENOT

Nous avons très peu d'exemples de mise en cause de chefs d'entreprise dans le cas d'un accident de la route survenu dans le cadre du travail. Il y a quelques années, l'état d'un véhicule défaillant avait été incriminé, mais il n'existe actuellement aucune position

générale. Il y a aujourd'hui davantage de discours concernant l'obligation de sécurité du chef d'entreprise.

Laurent BAZIN

Davantage de discours que de punitions ?

Thierry FASSENOT

Je le vois ainsi. Aujourd'hui, la volonté est de mobiliser les chefs d'entreprise sur le risque routier. Selon les statistiques de l'ONISR, 38 % des accidents corporels de la route concernent une personne en situation professionnelle. Les accidents sont souvent graves, impliquant des victimes collatérales. Le nombre moyen de victimes collatérales est important pour les accidents en mission, pouvant être lié à l'inertie des véhicules utilisés en mission (poids lourds, véhicules utilitaires). Il existe donc un enjeu fort pour la sécurité routière de réduire l'accidentalité au travail. Au niveau de l'entreprise, les probabilités d'être impliqué dans un accident corporel du travail sont faibles (3 %), alors que ce type d'accident représente la moitié des décès sur la route. Il ne faut donc pas s'arrêter aux chiffres en macro, qui mettent en avant des taux faibles. Il est essentiel d'anticiper et d'analyser les risques routiers en lien avec l'activité de l'entreprise afin de prévenir ce risque peu fréquent mais très grave.

Laurent BAZIN

En d'autres termes, le risque routier n'est pas le plus fort en termes de probabilité, mais il s'agit de l'un des risques les plus graves lorsqu'il se produit.

Thierry FASSENOT

Le management est concerné, car il faut prévoir le risque et réfléchir aux organisations en conséquence pour faire en sorte que le risque ne se produise pas.

Laurent BAZIN

Clairement, vous soulignez que le risque est sous-évalué aujourd'hui.

Thierry FASSENOT

Tout à fait. Le levier juridique se manifeste souvent au travers d'un plan d'action très léger, focalisé sur le respect des règles de la route et qui ne prendra pas en compte l'activité, les enjeux et les déterminants. Pour les personnes dont la route n'est pas le cœur de métier, par exemple dans le secteur de l'aide à domicile, des mesures d'organisation très importantes doivent être prises.

Frédéric TÉZÉ

Une mesure importante portée par le Comité interministériel de la sécurité routière de janvier 2018 porte sur une meilleure connaissance des secteurs d'activité concernés par les accidents. Au niveau national, nous partageons l'information afin de la communiquer aux acteurs régionaux. Les représentants du ministère du Travail sont présents, mais la démarche n'aura de chances de succès que si les principaux acteurs, notamment employeurs, salariés et préventeurs, sont impliqués.

Laurent BAZIN

Pour l'heure, la situation n'évolue pas vite au niveau des entreprises. Sur cette scène, nous avons les « bons élèves », c'est-à-dire les entreprises exemplaires.

Thierry FASSENOT

Je suis d'accord sur le fait que cela n'évolue pas assez vite. Nous sommes aujourd'hui en présence de représentants d'entreprises convaincus, sans doute parce qu'ils disposent de l'effectif suffisant ou qu'ils se sont structurés pour prendre en compte le risque au même titre qu'une activité professionnelle. D'autres entreprises voient le déplacement comme un « temps perdu », générant des contraintes sur l'activité professionnelle. À cet égard, l'utilisation du téléphone au volant est assez révélatrice de ce temps que l'on souhaite récupérer afin d'être plus performant pour son entreprise. Il y a donc une vraie réflexion à mener.

Laurent BAZIN

Est-on récompensé par la CNAM lorsqu'on gère bien ce risque ?

Thierry FASSENOT

Notre calcul des cotisations, qui s'effectue en fonction des sinistres, est modulé d'après l'effectif de l'entreprise. Il existe des minorations possibles en fonction des actions menées et des incitations financières à agir en prévention.

Laurent BAZIN

Par conséquent, la CNAM valorise les entreprises qui se « conduisent » bien.

Thierry FASSENOT

La CNAM peut les valoriser, tandis qu'à l'inverse les cotisations peuvent augmenter en fonction de la sinistralité.

Laurent BAZIN

Xavier Perret, Loïc Sahut et Philippe Bihan, quel a été le déclic pour vos trois entreprises ?

Xavier PERRET

Nous avons commencé en 2012-2013 en engageant pour l'ensemble du Groupe ENGIE une démarche globale d'identification des risques majeurs et de mise en œuvre d'actions très concrètes, sous la forme d'engagements. Nous avons ainsi défini, sur la base des situations les plus graves rencontrées, « Neuf Règles Qui Sauvent », dont deux concernent la sécurité routière : « Je ne téléphone pas au volant » et « Je ne bois pas avant de prendre le volant ». Nous avons immédiatement rejoint l'appel de 2016 en tant que Groupe, compte tenu de la grande proximité de notre démarche avec cet appel, étant précisé que nombre de nos filiales sont également signataires à titre individuel.

Laurent BAZIN

Combien de véhicules ENGIE sont sur les routes ?

Xavier PERRET

En France, nous disposons d'environ 72 000 véhicules pour notre compte. Dans toutes les actions que nous menons, nous intégrons également pleinement les entreprises sous-traitantes qui travaillent pour nous, auxquelles nous demandons d'appliquer nos règles.

L'application de nos règles fait partie de nos cahiers des charges. Il ne s'agit pas d'une incitation, mais véritablement de clauses contractuelles auxquelles nos sous-traitants doivent répondre.

Laurent BAZIN

Avec des résultats significatifs ?

Xavier PERRET

Depuis 2012, nous avons divisé le nombre d'accidents global par deux, et ce, pour l'ensemble de nos risques. Il s'agit donc de résultats significatifs, avec toujours l'ambition d'éradiquer la totalité des accidents.

Laurent BAZIN

Votre incitation s'intitule *No Life at Risk*. Jusqu'où l'envisagez-vous ?

Xavier PERRET

Notre ambition est de parvenir à zéro accident. Nos « Règles Qui Sauvent » sont une des actions de la prévention des risques. Ces règles se réfèrent à la dernière barrière de protection, c'est-à-dire à la barrière individuelle. Avant celle-ci, il existe les barrières collectives de l'organisation du travail et du management, qui visent d'abord à éliminer le risque quand c'est possible et à réduire l'exposition des salariés. Nous avons donc inscrit nos actions dans cet ensemble global. Bien souvent, par exemple, les personnes qui téléphonent au volant se sentent obligées de répondre à un appel entrant émanant d'un collègue ou du manager. C'est pourquoi il faut traiter d'abord le collectif, pour parvenir à traiter l'individuel.

Laurent BAZIN

Le manager doit donc être exemplaire.

Xavier PERRET

Le manager donne l'exemple, mais tout collègue est concerné. Nous tâchons d'appliquer une fermeté bienveillante.

Loïc SAHUT

Sur le risque routier, notre engagement est plus récent que celui d'ENGIE, mais nous ne sommes pas une société comptant autant de véhicules sur la route. Safran est un industriel, avec de nombreux sites répartis en France et dans le monde. Il y a deux ans, nous avons mis en place une charte du risque routier, principalement parce que les accidents les plus graves que nous connaissions intervenaient sur le trajet domicile-travail, mais également dans le cadre du travail. Malheureusement, cette année, le seul accident mortel que nous avons déploré dans notre Groupe (90 000 personnes réparties sur 200 sites) est survenu lorsqu'une personne est tombée d'un véhicule en cours de roulage à 30 kilomètres à l'heure.

En termes de prévention, l'approche de Safran est globale. Notre direction couvre les domaines santé, sécurité et environnement. Depuis 2010, nous avons mis en place un référentiel couvrant tous les risques professionnels, avec des standards sur le risque chimique et le risque de chute en hauteur. Depuis l'an passé, nous avons introduit un standard sur le risque routier. Nos standards sont construits sur quatre niveaux de maturité, du plus basique à l'excellence. Nous souhaitons que tous nos sites s'autoévaluent sur ces standards. Lorsque le vert est atteint sur tout le premier niveau, le site obtient une petite médaille. À ce jour, tous les sites Safran à travers le monde se sont déjà autoévalués sur le premier niveau.

Laurent BAZIN

Quelle est l'attitude du Groupe si un site ne passe pas le test ?

Loïc SAHUT

Tout site qui ne passe pas le test n'obtient pas la médaille. L'objectif du Groupe est que tous les sites aient atteint le troisième niveau (médaille d'or) en 2025. Il appartient par conséquent aux managers d'entraîner leurs équipes en ce sens, en développant le référentiel de prévention. Cet objectif est perçu par les équipes comme un challenge pour améliorer la sécurité et donc, le confort de vie des salariés. L'impact sur la performance de l'entreprise est très clair.

Laurent BAZIN

Les managers sont-ils jugés sur leur gestion du risque routier ?

Loïc SAHUT

Aujourd'hui, l'ensemble des managers ont un objectif en termes de prévention des risques. Notre directeur général s'est lui-même vu fixer un objectif de réduction des accidents par le conseil d'administration, de même que les présidents de l'ensemble des sociétés du Groupe. Nous avons abandonné les certifications de type ISO 45 000, mais nous sommes passés sur un référentiel interne répondant mieux à des exigences de performance.

Xavier PERRET

Nous sommes dans une démarche très voisine de référentiel interne, risque par risque. Nous avons en outre un certain nombre de certifications externes pour les besoins des relations commerciales que nous entretenons avec nos partenaires et nos clients.

Laurent BAZIN

Vos entreprises sont-elles bonnes ou mauvaises élèves ?

Xavier PERRET

Nous tentons de gommer ces appellations absolues, l'objectif est avant tout de s'évaluer et de progresser. Nous affichons des ambitions partagées. Nous réalisons un grand nombre d'acquisitions d'entreprises et nous avons donc périodiquement des nouvelles filiales dans le Groupe, qui n'ont pas la maturité de celles qui s'y trouvent depuis plus longtemps. C'est une réalité à prendre en compte, même s'il peut aussi arriver qu'un nouvel entrant ait une meilleure culture de sécurité que la moyenne du Groupe. D'autres sociétés entrantes présentent, en revanche, des écarts assez significatifs qu'il n'est pas possible de résorber du jour au lendemain. Pour l'ensemble de ces raisons, nous considérons que le chemin et les progrès sont importants, avec toujours la même ambition.

Laurent BAZIN

Finalement, vous dites tous les deux qu'une attention particulière doit être portée aux entités desquelles il est exigé un résultat. Une TPE ou une PME ont-elles moins de pression de la part d'ENGIE et de Safran ?

Xavier PERRET

Nous visons à identifier l'ensemble des risques et à mettre en place les actions correctrices nécessaires, pour le petit comme pour le gros chantier, avec des contraintes et des réalités très différentes, et avec le même objectif d'éradication des accidents.

Loïc SAHUT

La situation est similaire pour nous. La population de l'ensemble des sites que nous autoévaluons et auditons chaque année varie entre 70 et 5 000 personnes. Sur chacun de ces sites, les mêmes standards sont appliqués. Pour le standard du risque routier, les

exigences sont similaires en Europe, mais également au Maroc et en Chine, en appliquant évidemment les moyens du pays.

Xavier PERRET

Lorsque nous parlons de « grandes » ou « petites » entreprises, nous avons des types d'activités très différents. Nous intervenons aussi bien sur nos propres sites industriels que sur des activités de services chez les clients industriels, tertiaires ou individuels. Par conséquent, l'identification du risque prend toute sa valeur.

Thierry FASSENOT

J'évoquerai les différentes populations susceptibles d'être impliquées sur le risque routier : entreprises de sous-traitance, jeunes alternants et apprentis… Je souligne donc l'importance de la prise de conscience du risque et des actions de prévention à mettre en œuvre par les entreprises structurées vis-à-vis de ces publics.

Frédéric TÉZÉ

En matière de santé sécurité au travail, la construction européenne a été particulièrement forte. La directive « mère » de 1989 comporte une vingtaine de déclinaisons sur le plan des risques, notamment le risque chimique, la radioprotection… En revanche, il n'existe aucune directive en matière de risque routier professionnel. La directive de 2006 sur le permis de conduire donne cependant une plateforme commune aux États membres. Les exigences attendues du primo-conducteur sont très précises.

Laurent BAZIN

Philippe Bihan, vous dirigez une PME qui compte une cinquantaine de cars sur les routes au quotidien, parcourant environ 2 millions de kilomètres par an. Est-ce que la prévention du risque routier allait de soi ?

Philippe BIHAN

En 2002, j'ai pris la tête de l'entreprise créée par mon grand-père en 1929, qui a transformé les chevaux de mon arrière-grand-père en chevaux-vapeur. En tant qu'autocariste, je me dois de prendre soin aussi bien de mes conducteurs que de mes clients. Notre profession est la plus réglementée qui soit. Au démarrage du car, les conducteurs doivent se soumettre à un éthylotest, car c'est la condition *sine qua non* pour pouvoir travailler.

Cela étant, même si je suis parfois anxieux lorsque nombre de nos cars sont sur les routes pour transporter des passagers, les deux maîtres mots de l'entreprise sont la prévention et la formation. Le respect de la loi est également une priorité initiale.

Laurent BAZIN

Quelles sont les bonnes pratiques que vous mettez en œuvre pour vous assurer que la loi est respectée par vos autocaristes ?

Philippe BIHAN

L'ensemble du travail effectué par le conducteur est enregistré dans une boîte noire. De plus, le véhicule est équipé d'un système d'alertes multiples, avisant par exemple le conducteur de son atteinte du temps maximum de conduite ou qu'il n'a pas respecté sa demi-heure de pause. Les conducteurs reçoivent une formation de rappel d'une semaine tous les cinq ans. Avec la Carsat de Bretagne, nous avons en outre travaillé à la mise en place d'acteurs de prévention, ainsi que d'acteurs de prévention sécurité. Il s'agit de conducteurs présents sur la route, dont le rôle est d'aviser le préventeur d'une difficulté sur la route, à charge pour ce dernier de répercuter l'information aux conducteurs.

Laurent BAZIN

Y a-t-il des stratégies d'exploitation ?

Philippe BIHAN

Nous évitons la routine, en faisant tourner l'ensemble des services avec tous les conducteurs.

Laurent BAZIN

Comment financez-vous ce système de prévention et de formation ?

Philippe BIHAN

En plus des cotisations que nous versons, nous avons ouvert des budgets dédiés à la prévention et à la formation sur les matériels. Nous travaillons également sur la qualité de vie au travail et sur le dialogue social, en impliquant au maximum les salariés dans leur quotidien. Ce métier offrant des salaires bas, il est nécessaire d'accorder une grande considération aux salariés.

Par ailleurs, afin d'agir en réseau, l'entreprise a adhéré au Club d'entreprises sécurité routière. Je suis également membre du réseau de PME de transporteurs Réunir, qui réfléchit aux aspects sécurité et environnement de nos métiers. La mutualisation de nos moyens nous a permis d'acquérir un autocar simulateur de conduite, destiné à la formation de nos salariés, à raison de six par jour. Les salariés apprécient beaucoup cette nouveauté, qui, de surcroît, est bénéfique pour l'environnement.

En cas de survenance de tout accident d'autocar en France, nous effectuons systématiquement une information de rappel aux conducteurs dès le lendemain, en leur remettant une plaquette appropriée, par exemple sur les passages à niveau.

Laurent BAZIN

Constatez-vous des résultats concrets ?

Philippe BIHAN

Mes primes d'assurance diminuent. Nous sommes très fiers de nos résultats, même si le risque zéro n'existe pas.

Laurent BAZIN

Comment réagissent vos salariés quand vous mettez en œuvre des règles ?

Loïc SAHUT

La mise en œuvre de règles suppose pour les salariés de dépasser certaines réticences. Le risque routier a fait réagir sur notre système intranet. Alors que notre charte d'engagement tolérait l'usage du téléphone dans les situations d'urgence, nombre de salariés se sont exprimés pour demander à ce qu'il soit totalement interdit. Nous sommes régulièrement interpellés sur notre cohérence lorsque nous demandons aux salariés de respecter les règles.

Laurent BAZIN

Est-il nécessaire d'avoir le soutien des syndicats pour ce type de démarches ?

Xavier PERRET

Au sein d'ENGIE, notre politique Groupe Santé Sécurité est un accord signé avec l'ensemble de nos organisations syndicales en 2009-2010. L'ensemble de nos règles ont été construites sur la base d'accidents que nous avons connus dans l'entreprise. En tout

état de cause, s'agissant du risque routier, les deux « Règles Qui Sauvent » qui lui sont dédiées concernent l'ensemble des salariés du Groupe, quelle que soit leur position hiérarchique. Il s'agit donc d'un sujet de cohérence et d'exemplarité.

Laurent BAZIN

Philippe Bihan, la CFDT, seul syndicat présent dans votre entreprise, vous soutient-il dans vos démarches de prévention et de sécurité ?

Philippe BIHAN

Totalement. Lors d'un audit mené il y a une quinzaine de jours, l'auditrice a d'ailleurs relevé, après entretien avec des salariés, l'importance que revêtaient au sein de notre entreprise la formation et la qualité de vie au travail. Nous sommes en outre en cours de création d'un nouveau label RSE spécifiquement dédié à nos métiers. Nous sommes très fiers de notre PME, qui est capable d'accomplir de grandes choses au quotidien.

Laurent BAZIN

Je suis frappé par la variété des solutions.

Jean-Luc HANNEQUIN

Il y a surtout une variété de situations. Le cas de monsieur Bihan, dont l'activité est le transport sur route, est très différent de ceux d'ENGIE et de Safran, qui utilisent des ressources de mobilité indispensables pour exercer leurs activités. Dans ce second cas, la mobilité est plus précisément un moyen, qui tend parfois à être oublié. En partant des modes de réalisation et d'organisation des activités, on parvient à situer les mobilités qui s'y rattachent. On dispose alors d'un cadre d'analyse qui peut permettre d'agir sur les activités pour éviter des mobilités liées à des dysfonctionnements, d'optimiser les ressources de mobilité lorsqu'elles sont indispensables aux activités, voire de générer des activités d'un nouveau genre, car intégrant la mobilité comme un avantage compétitif. En reliant les activités aux mobilités, on dispose aussi d'un cadre pour appréhender les risques liés aux mobilités. À titre personnel, je n'interviens pas spécifiquement dans le domaine de la prévention routière ou de la mobilité, mais j'interviens dans celui de l'innovation sur les activités. Je suis surpris qu'à l'occasion de l'évocation de la mobilité, par le filtre de la prévention routière ou par celui des plans de mobilité, vous n'effectuiez pas automatiquement le lien entre ces deux aspects.

Loïc SAHUT

Le lien est effectué automatiquement par nos salariés, qui ont la même exigence de prise en compte de l'environnement et de la sécurité routière.

Jean-Luc HANNEQUIN

Depuis le 1er janvier 2018, l'obligation de mettre en œuvre un plan de mobilité pèse sur les entreprises accueillant plus de 100 travailleurs sur un même site. Pourtant, seules quelques centaines d'entre elles ont élaboré ce plan à ce jour.

Laurent BAZIN

Considérez-vous que la sécurité doit se traiter de manière très large, et pas uniquement comme un item « sécurité routière » ?

Jean-Luc HANNEQUIN

Toutes les entreprises envisagent en effet la sécurité routière comme un item parmi tant d'autres, sans réaliser que le problème est avant tout lié à leurs pratiques qui exposent aux risques. Les entreprises ont du mal à entraîner l'adhésion du personnel et à créer du

changement. L'une des manières d'y parvenir est donc de partir des activités des personnes, d'analyser avec elles les contraintes qui pèsent sur leur réalisation afin qu'elles puissent déterminer des ajustements susceptibles de les éviter et, par conséquent, d'améliorer les situations. On introduit alors l'idée que les changements de comportements sont les résultats d'un apprentissage réussi.

Xavier PERRET

Je partage totalement votre point de vue. J'insistais tout à l'heure sur la première phase, qui est d'éliminer le risque. Lorsque nous multiplions le nombre de réunions par visioconférence ou que nous promouvons le télétravail, nous évitons le déplacement. Il est en effet très fragile de s'appuyer uniquement sur le comportement humain.

Thierry FASSENOT

Le risque routier se traite principalement avant le déplacement. Il convient en réalité de faire exister l'activité de déplacement, souvent méconnue, et de l'intégrer dans l'activité professionnelle. C'est toute la difficulté de réaliser et de considérer que l'activité de déplacement, plus particulièrement en mission, est très liée à l'activité de travail. Cela pourrait paraître moins évident pour le trajet domicile-travail. Cependant, le lien existe aussi entre sinistralité et modes d'organisation du travail (horaires coupés, multiemployeurs, horaires de nuit, sans parler de la fatigue et du stress liés à des trajets difficiles). La prévention du risque routier en lien avec le travail est un véritable acte de management : au-delà du management des compétences, le management des déplacements est concerné, de même que le management des véhicules utilisés dans le cadre du travail et le management des communications pendant ces déplacements. Près de 25 % des accidents de la route surviennent en raison d'une distraction, et pas uniquement du fait de l'usage du téléphone.

Jean-Luc HANNEQUIN

Je donnerai deux exemples. Pour une entreprise de bâtiment, la mobilité représentait un million d'euros de carburant par an. Or il s'est avéré que ce poste avait été sous-estimé, en omettant par exemple de comptabiliser les coûts de main-d'œuvre lors des déplacements, mais surtout les surcoûts liés aux problèmes de planification et d'organisation des chantiers… Dans cette entreprise, pour introduire progressivement le changement, nous avons travaillé sur les conditions d'affectation des salariés aux chantiers. La pratique s'effectuait de manière intuitive, en oubliant que certains salariés de l'équipe auraient pu être affectés à un autre chantier plus proche de leur domicile. La mise en place d'une application croisant les compétences des salariés et les besoins en compétences des chantiers a permis de réaffecter entre 20 et 30 % des salariés pour leur faire parcourir moins de kilomètres. Nous avons fait réaliser ce logiciel par des étudiants, car il était expérimental. Finalement, ce dispositif n'agit pas sur le comportement, mais sur l'analyse et l'optimisation des flux de déplacement liés à l'activité.

Une autre action, plus engageante, a consisté à revoir toute la chaîne de conception et de réalisation d'un chantier en agissant directement sur la compétence collective pour éviter les dysfonctionnements à l'origine de flux intempestifs de déplacements qui jouent très directement sur les marges, la qualité de vie au travail et la qualité finale du bâtiment. Le troisième levier qui a été mobilisé est celui du BIM, qui est un moyen d'appréhender un bâtiment sur tout son cycle de vie. Dans sa phase de conception, il devient possible de réunir tous les corps de métier impliqués permettant une réelle coopération et pas mal de soucis en moins dans la phase de réalisation. On évite ainsi les mauvaises surprises et tous les flux de déplacement qui s'y rattachent. Sur le chantier, les modifications apportées sont répertoriées aux autres, ce qui leur permet d'ajuster par anticipation, réduisant d'autant les mouvements qui auraient été occasionnés en l'absence de cette infirmation… La mobilité n'est plus subie, elle augmente les activités, ce qui se traduit par la performance et l'innovation.

Laurent BAZIN

Compte tenu des coûts supportés par la Sécurité sociale en cas d'accident, pour quelle raison celle-ci ne supporte-t-elle pas financièrement la formation au risque routier ?

Thierry FASSENOT

Cette prise en charge entre dans le cadre des actions possibles, financées à 50 %. La participation de la Caisse dépend du mode de tarification. Par conséquent, une entreprise assujettie au taux individuel n'aura pas droit à une incitation financière de ce type.

Laurent BAZIN

Quel est le coût minimum pour mettre en place une stratégie efficace ?

Philippe BIHAN

Le coût est important en fonction des moyens humains à mettre en place. Par exemple, il est nécessaire de prévoir un pilote du dossier sécurité routière. Il est en outre essentiel que le chef d'entreprise donne l'impulsion.

Laurent BAZIN

Faut-il renforcer la responsabilité des salariés et désigner des référents sécurité routière au sein des instances représentatives du personnel ?

Loïc SAHUT

Il appartient aux CHSCT de se prononcer sur la politique de prévention routière. Je ne pense pas qu'un référent local apporte un support supplémentaire. En ce qui nous concerne, chacun de nos 30 thèmes est supporté par l'un des membres du comité de direction des sites Safran. Il y aura donc un sponsor « risque routier » sur chacun des 200 sites.

Laurent BAZIN

Xavier Perret, comment concrètement communiquez-vous auprès de vos techniciens pour les sensibiliser à l'utilisation du téléphone et à l'alcool ?

Xavier PERRET

Nous avons déployé un certain nombre d'outils de communication à l'échelle du Groupe afin d'effectuer des campagnes régulières. Celles-ci sont ensuite déclinées dans l'ensemble de nos filiales et portées par le management auprès des équipes.

Laurent BAZIN

Quid de la prévention s'appliquant aux deux-roues, qui bien souvent agissent sans respecter le Code de la route ?

Loïc SAHUT

Un grand nombre de nos sites étant situés en région parisienne, nous avons beaucoup de salariés qui viennent travailler en deux-roues. Le problème se pose quand ces mêmes personnes doivent partir en mission, car l'accident en deux-roues entraîne des conséquences plus graves qu'en voiture. Nous avons déploré des accidents mortels, de sorte que certaines de nos sociétés ont interdit le déplacement en deux-roues ou n'assurent pas le remboursement des frais professionnels en deux-roues. De même, l'interdiction d'utiliser les motos-taxis a été posée. Toutefois, l'interdiction n'est pas suffisante, nous mettons actuellement en place des formations lors desquelles les motards se mettent à la place des automobilistes et inversement.

Xavier PERRET

Nous interdisons les deux-roues motorisés pour les déplacements professionnels.

Laurent BAZIN

Quel est le panel de mesures dont dispose un chef d'entreprise de TPE ou PME pour faire face aux soupçons d'infractions commises en raison de l'alcool au volant par d'un salarié pendant les heures de travail ?

Philippe BIHAN

Le sujet est délicat, car nous n'avons pas accès à la vie personnelle des salariés, pas même aux informations concernant un éventuel retrait de permis. Nous sommes donc tenus de faire confiance. Il s'agit en tout état de cause de sujets de réflexion intéressants discutés au sein de notre Fédération.

Laurent BAZIN

Qui est responsable en cas d'accident occasionné par l'un de vos salariés ne disposant plus de son permis de conduire ?

Philippe BIHAN

C'est moi.

Laurent BAZIN

Qu'en est-il des responsabilités en dehors du temps de trajet, notamment l'entretien mécanique de la flotte automobile ?

Thierry FASSENOT

L'entretien de la flotte gérée par l'entreprise est en effet sous la responsabilité de celle-ci. Il existe aussi une responsabilité du salarié conducteur prenant la route, qui devra effectuer certaines vérifications pour respecter le Code de la route. C'est donc en l'espèce un partage de responsabilité vis-à-vis de l'état du véhicule. C'est pourquoi, pour les salariés se déplaçant en mission avec leur propre véhicule, il est nécessaire et essentiel de bien clarifier et différencier les responsabilités de l'entreprise de celles du salarié.

Par ailleurs, en matière de connaissance des risques et notamment des facteurs aggravants que peuvent être l'alcool ou les addictions, le service de santé de travail a un rôle important à jouer.

Plénière 2

Former ses salariés à la sécurité routière, quel retour sur investissement ?

Géraldine BARRUCHE
Ingénieure en qualité et gestion des risques, centre hospitalier Esquirol

Pascal BOULANGER
Directeur hygiène sécurité environnement qualité, groupe Le Calvez

Henrianne ESPAIGNET
Chargée de mission, Fondation du BTP

Martine LA ROCHE
Responsable support business, Johnson & Johnson

Geneviève VALETTE
Directrice des activités mobilité, Codes Rousseau

Anne-Sophie VALLADEAU
Expert transports-logistique et risques routiers, Institut national de recherche et de sécurité (INRS)

La plénière est animée par Laurent BAZIN.

Laurent BAZIN

Faut-il repenser la totalité du déplacement avant de se pencher sur le risque d'accident ?

Anne-Sophie VALLADEAU

Tout à fait. Le risque routier exposant les salariés, la première question à se poser est de savoir s'il est nécessaire de se déplacer. Il faut donc repenser les déplacements et la stratégie d'entreprise. Au fur et à mesure, la voiture a été un instrument d'innovation technologique important pour les mobilités. Son usage est très naturel dans le quotidien des individus. Néanmoins, on peut aujourd'hui s'interroger sur les solutions alternatives, rendues possibles par les nouvelles technologies qui peuvent participer à prévenir le risque routier professionnel. Est-il toujours pertinent d'effectuer six heures de déplacement pour deux heures de réunion ? Est-il possible d'assister à cette réunion en visioconférence ?

Laurent BAZIN

Cela vaut-il pour les trajets domicile-travail, si l'on pense au télétravail par exemple ?

Anne-Sophie VALLADEAU

En effet, pour certains métiers, il est toujours possible d'effectuer son activité partiellement à distance, pour une ou deux journées dans la semaine. Les économies en temps et en frais, pour le salarié mais aussi pour l'entreprise, sont aujourd'hui possibles grâce au télétravail.

Laurent BAZIN

Quels sont néanmoins les leviers lorsque les déplacements en voiture sont indispensables ?

Anne-Sophie VALLADEAU

Il convient de réfléchir aux quatre grands thèmes en lien avec le risque routier :

- Est-il nécessaire de se déplacer ?
  - Dans l'affirmative, quels sont les axes de circulation les plus propices pour un déplacement de jour ? de nuit ? Le cas échéant, la nuit à l'hôtel est-elle prise en charge par l'employeur ?
- Quel est le véhicule le plus adapté ?
- Le véhicule est-il équipé de systèmes de sécurité pour le chargement, permettant un calage et un arrimage efficaces ? Le personnel sait-il conduire ce véhicule ?
- Comment l'entreprise organise-t-elle les communications avec le salarié ?

Laurent BAZIN

Considérez-vous la formation à l'outil de travail comme suffisante ?

Anne-Sophie VALLADEAU

Elle n'est pas suffisante. Le véhicule est un outil de travail, mais l'obtention du permis de conduire, qui est un droit à conduire, n'est pas suffisante pour savoir conduire un véhicule.

Laurent BAZIN

Cela signifie-t-il que le permis de conduire est insuffisant d'une manière générale ou seulement au travail ?

Anne-Sophie VALLADEAU

Il est insuffisant d'une manière générale. Il faut continuer à se former après l'obtention du permis de conduire, pour savoir conduire le véhicule qui nous est fourni. Suivant les modèles et les marques de véhicules, les équipements sont différents et les informations transmises au conducteur ne sont pas les mêmes. Il existe en outre des voitures équipées avec des systèmes d'aide à la conduite en standard ou en option. Par exemple, les témoins de pression des pneus ou les radars interdistances sont des équipements très intéressants pour participer à la sécurité en conduite. Les employeurs peuvent les prévoir pour la sécurité de leurs salariés, mais ils ne les en informent pas et le conducteur ne comprend alors pas quand le véhicule lui adresse ces signaux spécifiques.

Laurent BAZIN

Pascal Boulanger, formez-vous systématiquement vos salariés ou en priorité vos chauffeurs ?

Pascal BOULANGER

Nous formons l'ensemble de nos salariés. Le Groupe Le Calvez compte 1 100 collaborateurs, dont 900 conducteurs routiers. Le document unique prévoit cette obligation de formation. Pour les salariés non conducteurs, je pense que la formation est indispensable. Ainsi, un manager pilotant une équipe sera plus sensible au risque routier s'il y est formé.

Laurent BAZIN

Lorsqu'une nouveauté technologique apparaît sur l'outil de travail, les formations sont-elles systématiques ?

Pascal BOULANGER

Nous ne pouvons pas confier un camion, dont le prix avoisine 200 000 à 300 000 euros, à un salarié insuffisamment formé. De ce fait, toutes les évolutions technologiques doivent être soigneusement explicitées.

Laurent BAZIN

Quelle est votre politique concernant le téléphone ?

Pascal BOULANGER

Depuis 1995, nous avons équipé nos véhicules d'un système coupant le téléphone lorsque le frein de parc est levé, pour passer sur messagerie.

Laurent BAZIN

Il n'est donc pas possible d'appeler un chauffeur sur le téléphone du véhicule lorsqu'il roule ?

Pascal BOULANGER

En effet. Le cas échéant, le conducteur verra apparaître une enveloppe de messagerie sur son téléphone, mais il ne pourra consulter le message que lorsque le frein de parc sera à nouveau actionné.

Laurent BAZIN

Ceci est valable pour les téléphones professionnels, mais un manager n'aurait-il pas la tentation d'appeler un conducteur sur son téléphone personnel ?

Pascal BOULANGER

Nous expliquons aux managers qu'il est de leur responsabilité de ne pas téléphoner à leurs équipes sur leurs portables personnels, ne serait-ce que pour les prémunir en cas d'enquête de la gendarmerie à la suite d'un accident.

Laurent BAZIN

La formation est-elle culturelle au sein de votre entreprise ?

Pascal BOULANGER

Depuis 1995 que j'y suis présent, je témoigne que la formation fait partie des gènes de l'entreprise. Au sein du Groupe Le Calvez, nous avons dépassé le stade de l'obligation pour transformer la formation en opportunité et en argument commercial. Nous transportons des marchandises pour le compte de donneurs d'ordre du CAC 40 qui, en cas d'un événement grave, seraient cités. Nous ne pouvons donc pas nous permettre de faire courir le moindre risque à nos clients. Nous partageons cet argument commercial avec ceux-ci, de même que nos bonnes pratiques. Ainsi, lors de nos journées sécurité routière en entreprise, nous convions nos clients ainsi que les entreprises périphériques géographiquement et les adhérentes du Réseau Sécurité routière en entreprise. Je réalise également des audits sécurité sur l'organisation de nos clients, dans un partenariat gagnant-gagnant.

Laurent BAZIN

Cette culture du risque est également présente dans le BTP, après s'être affinée au fil des années.

Henrianne ESPAIGNET

Dans le BTP, on pense surtout au risque chantier et moins au risque routier, même si les documents uniques des entreprises du BTP inscrivent plus souvent ce risque que les entreprises d'autres secteurs.

La Fondation du BTP est reconnue d'utilité publique, ce qui légitime son action concernant à la fois les individus et les salariés. Nous proposons une formation dénommée « Pacte BTP » à toutes les entreprises du secteur, gratuitement pour celles comptant moins de 100 salariés et situées sur le territoire de la Fondation (Rhône-Alpes et Saône-et-Loire).

Laurent BAZIN

Peut-être cela se développera-t-il plus largement par la suite ?

Henrianne ESPAIGNET

Cela s'est déjà développé au niveau national, à l'occasion de la signature de conventions avec la Fédération française du bâtiment et la Fédération nationale des travaux publics, notamment. À l'issue de la formation, nous proposons à chaque participant de signer un pacte avec lui-même, pour s'engager à changer de comportement sur un point à risque qu'il a lui-même identifié. Il s'agit d'une démarche individuelle. Pendant trois heures et demie, nous essayons de surprendre les participants en utilisant des méthodes décalées et en stimulant leur énergie. La formation travaille aussi sur l'injonction contradictoire.

Laurent BAZIN

Formez-vous tout le monde au sein de l'entreprise ?

Henrianne ESPAIGNET

Nous recommandons en effet aux entreprises de former non seulement les salariés se rendant sur les chantiers, mais également ceux travaillant dans les bureaux ou les ateliers. Dans notre branche professionnelle, le risque trajet est encore plus important que le risque mission.

Laurent BAZIN

Vous évoquez le trajet domicile-travail, où se concentre une partie non négligeable du risque routier.

Henrianne ESPAIGNET

C'est aussi à l'heure du déjeuner, lorsque le restaurant est situé à un quart d'heure de l'entreprise.

Laurent BAZIN

Comment prenez-vous en compte les risques spécifiques concernant les apprentis, qui sont nombreux dans votre secteur ?

Henrianne ESPAIGNET

Les apprentis sont des salariés comme les autres. Par rapport aux lycéens, ils ont cette spécificité de recevoir un salaire, ce qui leur permet d'acquérir un véhicule beaucoup plus tôt. Leurs comportements étant encore à risque, les apprentis sont pour nous une cible

privilégiée. Nous nous appuyons sur leurs équipes éducatives dans les CFA, en formant celles-ci, en une journée, à nos programmes pédagogiques de prévention qui durent deux heures.

Laurent BAZIN

Ces formations doivent-elles être validées lors du diplôme ?

Henrianne ESPAIGNET

Le référentiel d'un CAP comprend la prévention des risques, et pas uniquement le risque routier.

Géraldine BARRUCHE

Cette culture du risque est présente à l'hôpital, mais elle concerne avant tout les risques associés aux soins. Ma mission première couvre la gestion des risques et la prévention concentrées spécifiquement sur les soins, en y associant aussi les risques environnementaux et professionnels. Le risque routier est apparu compte tenu d'un nombre important de professionnels ayant des déplacements et du développement des équipes ambulatoires, alors même que les statistiques d'accidentologie au sein de l'ETS ne le démontraient pas nécessairement. La démarche s'inscrit aussi dans la citoyenneté, puisqu'elle fait en sorte de rendre les routes plus « sécure ».

Laurent BAZIN

Pour un professionnel de l'urgence, existe-t-il un sujet spécifique à l'usage du téléphone ?

Géraldine BARRUCHE

Notre établissement étant psychiatrique, il ne compte pas de service d'urgences à proprement parler. Il fonctionne de plus en plus sur l'ambulatoire, ce qui occasionne aux professionnels de nombreux trajets à effectuer afin de visiter les patients à domicile. L'hôpital exerce également des activités supports de logistique et de transport des déchets, assurées par des professions diverses, telles que les plombiers ou les garagistes. Néanmoins, le téléphone n'est pas un sujet particulier dans la mesure où nous traitons des distracteurs au volant dans leur globalité. Nous pourrons sans doute mettre un accent dessus lors des journées globales que nous organisons sur le risque routier.

Laurent BAZIN

Quelle stratégie de formation a été la plus payante pour vous ?

Géraldine BARRUCHE

À mon arrivée dans l'établissement, l'entretien des véhicules était déjà une mesure mise en place. Nous achetons des véhicules électriques dans une optique de développement durable, utilisés pour les petits périmètres. Or ces véhicules étant très silencieux, il est difficile pour les piétons de les entendre arriver. Nous avons donc réalisé un petit retour d'expérience qui nous a amenés à installer des bips sonores sur ces véhicules, à l'intention des piétons.

Nous avons en outre organisé une journée de prévention du risque routier, ouverte à la fois aux professionnels, aux patients et à leurs familles. Nous nous appuyons sur un partenariat avec la Sécurité routière, qui anime deux stands. La journée se décline ensuite sur des actions plus précises de formation. À l'occasion de cette même journée, nous avons mis en place une voiture tonneau afin de démontrer l'importance de l'arrimage. Nous nous appuyons également sur nos compétences internes, par exemple celles des professionnels des addictions et des pharmaciens, afin d'informer sur l'incompatibilité de certains médicaments au volant. La journée se déroulant au mois de juin, peu de temps avant les départs en vacances, nous installons une station de gonflage des pneus.

Martine LA ROCHE

Le programme de sécurité routière a été mis en place dès 1994 chez Johnson & Johnson, aux États-Unis et décliné dans toutes les filiales du monde. Ce programme SAFE Fleet, aujourd'hui très mature, se focalise sur l'humain. Il s'attache à faire en sorte que chacun rentre chez lui chaque soir.

Le slogan « Mission zéro », déployé il y a quelques années, a pour objectif de tendre vers zéro accident et zéro blessé. Concrètement, il se traduit par exemple par la mise en place de formations axées sur la sécurité routière. Lors de son premier entretien, tout nouvel embauché destiné à conduire un véhicule de la société aura un temps dédié à la sécurité routière, au cours duquel le programme sera détaillé, ainsi que les règles à respecter. Dans les six mois suivant son arrivée, le collaborateur devra suivre une journée de formation combinant du simulateur et des essais sur route avec un moniteur de Beltoise.

Laurent BAZIN

Les mauvaises habitudes de conduite prises au fil des années sont-elles les plus difficiles à chasser ?

Philippe BIHAN

Dans ce domaine, nous considérons que rien n'est acquis.

Laurent BAZIN

L'« évitabilité » se travaille-t-elle et, si oui, comment ?

Martine LA ROCHE

Nous avons mis en place un « débriefing postaccident », initialement confié aux managers avant de nous tourner vers des professionnels. C'est désormais notre partenaire de sécurité routière qui effectue ce débriefing, sachant que l'objectif n'est pas de stigmatiser un salarié ayant subi un accident, mais de rechercher les conditions qui auraient permis de l'éviter. C'est particulièrement important afin d'améliorer la prise de conscience. Au départ, ce dispositif était mal vécu par les conducteurs. Aujourd'hui, la vertu pédagogique de l'exercice est comprise et beaucoup mieux perçue.

Laurent BAZIN

Avez-vous mis en place des indicateurs de performance ?

Martine LA ROCHE

Tous les collaborateurs roulants, et au premier chef les managers, ont un objectif de sécurité routière. Cet objectif est évalué en même temps que tous les autres objectifs lors de la performance annuelle. La sécurité routière a par conséquent un impact positif ou négatif sur la performance du collaborateur et, par ricochet, sur sa rétribution.

Laurent BAZIN

Le bon comportement routier se voit ainsi récompensé, en mettant aussi en avant l'exemplarité du manager.

Martine LA ROCHE

L'exemplarité doit en effet provenir du top management, pour être ensuite déclinée à tous les niveaux.

Laurent BAZIN

Pour réussir les formations est-il essentiel de commencer à former le manager ?

Geneviève VALETTE

La clé est en effet l'impact que nous allons donner à la formation du management. Cela signifie qu'il a été mis en place dans l'entreprise une culture de la sécurité, avec des règles et des engagements acceptés par tous. Le manager va valoriser ses équipes et les conduire à un résultat. Il va faire preuve de pédagogie en expliquant les décisions de l'entreprise en matière de sécurité, ce qui n'est pas inné. Nous accompagnons les managers de divers secteurs dans une culture de l'engagement. À l'issue de la formation, les managers s'engageront à mettre en place un plan d'accompagnement et de performance de leurs collaborateurs et de leur entité, décliné lors de sessions de formation et de tables rondes.

Laurent BAZIN

Faut-il former tout le monde ou mettre en place des formations plus ciblées ?

Geneviève VALETTE

Il faut distinguer la formation de l'information et de la sensibilisation. Il est fondamental pour la RSE de l'entreprise de sensibiliser ou de former l'ensemble des collaborateurs aux risques du trajet domicile-travail. L'entreprise doit faire passer en outre ces messages en interne, pour les faire ruisseler de façon globale. Parallèlement à ces formations générales, il me semble plus efficace de cibler les formations, car tous les collaborateurs n'ont pas le même degré d'exposition aux risques. Il est bien évident qu'un jeune conducteur ayant rejoint récemment l'entreprise et souhaitant être bien vu de son manager, prendra davantage de risques qu'un conducteur plus expérimenté, moins sensible à ce stress pour garder son travail. Il existe des méthodes pour calculer l'exposition au risque, prenant en compte notamment l'ensemble des kilomètres parcourus et les contraintes par rapport au métier.

Sur les risques que nous accompagnons, une politique bien ciblée entraîne des résultats plus rapides qu'une politique généraliste, de l'ordre de – 25 % de la sinistralité sur une période d'un an et demi. Il faut ensuite stabiliser ces résultats, en déployant des programmes d'accompagnement dans le temps.

Laurent BAZIN

Les formations entraînent un coût. Quel est le retour sur investissement ?

Géraldine BARRUCHE

Pour le bien-être des professionnels roulants et pour la prévention, les formations sont efficaces qualitativement. Nous avons déployé des formations spécifiques avec des moniteurs d'auto-école et des inspecteurs du permis de conduire afin de simuler des trajets lors de visites à domicile. Nous n'avons cependant pas mesuré les retours sur investissement quantitatifs, sachant que nous ne déplorons pas d'accidents majeurs.

Henrianne ESPAIGNET

Il est sans doute plus aisé de mesurer le retour sur investissement dans une grande entreprise ou un grand groupe, grâce aux préventeurs et aux logiciels. Néanmoins les PME qui ont bénéficié du pacte BTP nous indiquent qu'il existe un avant et un après. Les salariés prennent conscience de leur rôle individuel.

Martine LA ROCHE

Nous mesurons le nombre d'accidents et de blessés survenus en une année par million de *miles* parcourus. Pour la France, il est satisfaisant de constater le très faible nombre d'accidents corporels, compris entre 0 et 1 depuis plusieurs années. Pour nous, il s'agit de la preuve que nos dispositifs de prévention fonctionnent. L'an prochain, nous ajouterons un nouvel indicateur : les *good saves,* c'est-à-dire les accidents évités grâce aux bonnes pratiques.

Laurent BAZIN

Il s'agira donc d'un système déclaratif par lequel les salariés indiqueront que grâce à la formation suivie, ils ont évité tel danger qu'ils encouraient habituellement.

Martine LA ROCHE

C'est cela. À noter qu'il ne nous est pas demandé de calculer le retour sur investissement financier lié aux initiatives de sécurité routière.

Pascal BOULANGER

Au sein de Le Calvez, où 30 millions de kilomètres par an sont parcourus, nous évoquons une « conduite apaisée » plutôt que « sécurisée ». Une conduite apaisée permet de gagner sur le poste « carburant », qui est le deuxième poste après celui des salaires. Depuis 1995, la prime d'assurance n'a jamais augmenté et se trouve même régulièrement réduite. Depuis cette même date, nous n'avons comptabilisé qu'un seul décès au volant de nos camions, consécutif à un accident de la circulation. Notre rapport de sinistre sur prime s'établit à 0,37, alors que le chiffre de 0,70 est celui généralement cité pour les bons élèves.

Laurent BAZIN

Liez-vous ces bons résultats à l'ensemble du travail de formation que vous menez systématiquement dans votre entreprise ?

Pascal BOULANGER

C'est pour moi une évidence. Un autre élément en termes de gains porte sur la partie commerciale, car les clients sont régulièrement satisfaits de nos conseils. Le sujet du téléphone étant un vrai sujet, nous considérons qu'il convient de se tenir en alerte face aux nouvelles technologies, auxquelles nos salariés ont parfois trop tendance à se fier. Il s'agit pour moi d'un chantier pour les années à venir.

Geneviève VALETTE

Effectivement, l'évolution de l'outil de travail qu'est le véhicule implique une obligation de remise à niveau continue.

Laurent BAZIN

Dans la mesure où les outils évoluent en continu, l'obligation de se former en permanence se pose.

Anne-Sophie VALADEAU

Dans le monde professionnel, rien n'est acquis ou inné. Il convient donc de former constamment le personnel pour lui permettre de monter en compétence et d'adapter son comportement aux différentes situations rencontrées.

Laurent BAZIN

Je livre à présent la série de questions de la part du public.

Quels sont les indicateurs pertinents pour mesurer les changements de comportements des salariés et comment les décliner à tous les échelons de responsabilité ?

Martine LA ROCHE

Dans notre entreprise, nous mesurons le nombre de conducteurs à risque. Le constat de la baisse de ce chiffre est un bon indicateur que nos actions portent leurs fruits.

Pascal BOULANGER

Nous essayons également de travailler sur la détection de personnes potentiellement à risque, avant que l'événement ne survienne. J'en donnerai un exemple. En tant que directeur de la sécurité, je suis vigilant sur les personnes demandant des avances sur salaire. Ces demandes peuvent par exemple être consécutives à un divorce ou à une situation familiale difficile, susceptible d'entraîner une distraction du salarié pendant sa conduite au volant.

Laurent BAZIN

Avez-vous la même politique de prévention vis-à-vis de vos salariés dotés d'un véhicule de fonction ?

Martine LA ROCHE

Nous avons mis en place la même politique pour tous les véhicules.

Geneviève VALETTE

Dans certaines entreprises, une différenciation est effectuée entre les véhicules de direction et les véhicules de fonction, avec un regard plus indulgent porté sur les premiers.

Laurent BAZIN

La prévention par le témoignage d'une personne ayant subi un accident de la route et un traumatisme crânien peut-elle être envisagée comme un outil ?

Géraldine BARRUCHE

Nous avons mis en place un partenariat avec l'unité de soins de suite et de réadaptation des blessés de l'encéphale, souvent à la suite d'accidents de la route et nous nous appuyons sur les témoignages de représentants des usagers sur leurs expériences vécues.

Laurent BAZIN

Les prestataires, stagiaires et intérimaires sont-ils pris en compte dans les formations et les plans de prévention ?

Martine LA ROCHE

Le type de contrat du collaborateur roulant n'est pas limitatif. Dès lors qu'un collaborateur conduit un véhicule de Johnson & Johnson, il fait partie du plan de prévention de l'entreprise.

Laurent BAZIN

Mettez-vous en place des formations particulières pour les conducteurs les plus à risque ? Comment les identifiez-vous ?

Martine LA ROCHE

Nous avons mis en place des formations individuelles avec notre partenaire de sécurité routière pour les personnes à risque, basées sur les événements qui les ont amenés à ce statut de conducteur à risque. D'autres mesures de prévention sont également intégrées dans le dispositif de suivi : des e-learnings, des entretiens avec le manager n+1, n+2 ou jusqu'au président de l'entreprise selon le niveau de risque du collaborateur.

Laurent BAZIN

Pouvez-vous nous donner des exemples d'objectifs de performance en matière de prévention du risque routier ?

Martine LA ROCHE

Dans les objectifs de performance, nous vérifions par exemple si la personne a effectué dans les temps les formations prévues ou bien si elle les a reportées et si ces reports ont entraîné des coûts. Un autre exemple : lorsqu'une personne restitue un véhicule, nous étudions les coûts de restitution générés. En la matière, nous avons déterminé des paliers acceptables et non acceptables. Nous analysons globalement si la personne a commis des manquements majeurs aux règles de sécurité fixées par l'entreprise.

Laurent BAZIN

Que pensez-vous d'inclure une formation de la gestion du stress et de la colère dans la sécurité routière ?

Géraldine BARRUCHE

Dans l'accidentologie routière, le comportement de l'individu est impactant. Ce comportement est lié à la capacité de la personne à répondre aux stimuli extérieurs, tels que le stress ou la provocation de la part d'autres individus au volant. Il faut aussi savoir communiquer, par exemple en annonçant un retard prévisible chez un client.

Laurent BAZIN

Pascal Boulanger, comment se dénomme le dispositif qui empêche l'utilisation du téléphone au volant ?

Pascal BOULANGER

C'est un système simple reliant le téléphone au frein de parc. Je ne connais pas le nom aujourd'hui, mais la personne intéressée peut me contacter.

Laurent BAZIN

Vous indiquez qu'un manager contactant un salarié par téléphone alors que celui-ci conduit peut être tenu responsable. Sur quelle base juridique vous appuyez-vous ?

Pascal BOULANGER

Je ne suis pas juriste, mais j'effectue un parallèle avec les moniteurs. Les managers à l'origine d'un accident auront du mal à envisager la situation de manière sereine.

Laurent BAZIN

Pourquoi ne pas imposer des visites médicales périodiques afin de vérifier les incompatibilités à la conduite non déclarées par les conducteurs salariés ?

Pascal BOULANGER

Les conducteurs de poids lourds et de véhicules de transport en commun sont soumis à des visites médicales règlementaires tous les cinq ans. Nous avons également instauré des visites annuelles chez le médecin du travail, et même davantage à la demande des salariés qui le souhaitent.

Martine LA ROCHE

Nous vérifions chaque année que nos salariés sont bien détenteurs de leur permis de conduire, mais nous ne leur imposons pas de visite médicale complémentaire à la législation en vigueur. Nous leur faisons confiance.

Géraldine BARRUCHE

Dans le cadre de la visite médicale, le service de santé au travail n'est pas toujours informé du détail de l'activité de chacune des personnes reçues. Il est donc pertinent de faire un lien afin d'adapter les discours et les messages.

Atelier 1

Téléphone, alcool : gagne-t-on à être plus sévère que la loi ?

Michèle ERBEN
Directrice administrative et financière, Plasson France

Sandrine GAYMARD
Professeure de psychologie sociale à l'université d'Angers, responsable du master psychologie sociale des risques et sécurité : mobilités et transports.
Laboratoire de psychologie des Pays de la Loire (LPPL EA 4638).

Claudine MAZZIOTTA
Directrice générale du pôle santé travail des Pyrénées-Orientales

Thierry SERIN
Chef du bureau transport-distribution, secrétariat général, ministère de l'Économie et des Finances

Jean-Philippe CABOT
Coordinateur sécurité des activités France, Total Marketing France

Atelier animé par Valérie DURIER.

Valérie DURIER

Téléphone au volant, alcool, ces sujets sont complexes à aborder en entreprise. Ils relèvent en effet à la fois des libertés individuelles et de la responsabilité des chefs d'entreprise à préserver la santé, voire la vie des salariés. Certaines entreprises ont choisi d'édicter des règles plus strictes que la loi. Cet atelier vise à explorer ce choix et ses conséquences.

Les résultats du baromètre Axa montrent un très léger progrès. 76 % des conducteurs en mission professionnelle déclarent téléphoner au volant. Ceci multiplie pourtant le risque d'accident par trois. 84 % déclarent un excès de vitesse et 26 % des répondants prennent le volant dans le cadre professionnel après avoir pris au moins deux verres, ce qui multiplie le risque d'accident mortel par deux.

Michèle Erben, Plasson France compte une quarantaine de salariés, dont une dizaine de commerciaux qui se déplacent régulièrement. Quel constat vous a conduit à fixer des règles plus sévères que la loi ?

Michèle ERBEN

Mon implication est née d'un événement personnel et d'éléments d'ordre professionnel.

Valérie DURIER

Votre frère a subi un accident.

Michèle ERBEN

Oui, il est tétraplégique. La crainte des accidents de la route m'accompagne depuis lors.

En outre, le nombre d'infractions au Code de la route avait progressé dans l'entreprise. Ces infractions n'étaient pas graves. Les intéressés payaient l'amende, mais ils n'étaient pas conscients des risques. La loi a de surcroît imposé aux employeurs de signaler les salariés concernés. Nous avons ainsi réfléchi à la manière de les accompagner.

Valérie DURIER

Le chef de l'entreprise a également été marqué par un événement.

Michèle ERBEN

Il avait été sensibilisé par un autre chef d'entreprise, dont un des salariés avait trop bu lors d'une fête de fin d'année.

Valérie DURIER

Le dirigeant de Plasson France souhaitait donc éviter cela.

Michèle ERBEN

Notre démarche était surtout préventive. L'objectif premier était d'éviter que les salariés aient un accident. Aucune demi-mesure n'est possible : la seule option est de ne pas boire et de ne pas téléphoner en conduisant.

Valérie DURIER

Vous avez donc interdit l'utilisation du téléphone au volant, même avec un Bluetooth.

Michèle ERBEN

En effet.

Nous avons envisagé toutes les objections possibles, notamment le fait que les commerciaux déploreraient d'être privés de leur outil de travail et d'un moyen d'atteindre leurs objectifs. Nous avons également consulté des avocats. Des réorganisations internes ont en outre été opérées : le back-office intervient davantage et évite ainsi aux commerciaux de répondre constamment au téléphone. Le règlement intérieur a été révisé pour interdire le téléphone au volant. Les commerciaux ont été associés aux réflexions. Suite à la remarque de l'un d'entre eux, nous avons diffusé une communication auprès des clients, expliquant notamment la nouvelle organisation. Les répondeurs ont été modifiés pour inviter les interlocuteurs à contacter une autre personne lorsque le commercial est au volant.

Valérie DURIER

Un relais permanent existe donc dans l'entreprise.

Michèle ERBEN

Oui. Nous avons recommandé une communication toutes les deux heures entre commerciaux et back-office. Une application avait été testée, mais elle s'est avérée inefficace. En tout état de cause, les commerciaux ont rapidement modifié le message de leur répondeur. Ils ont signé une charte. Un avenant au contrat de travail a été élaboré.

Valérie DURIER

Cette interdiction n'a-t-elle pas été jugée liberticide ?

Michèle ERBEN

Non. Les commerciaux craignaient surtout de perdre des contrats s'ils ne réussissaient pas à répondre immédiatement à tous les appels. Aucune baisse de productivité n'a été

constatée. Lorsque l'organisation idoine est instaurée, toute réponse à un appel peut être brièvement reportée. Les réticences se sont rapidement estompées. Les nouvelles recrues sont étonnées au début, puis s'adaptent.

Valérie DURIER

Qu'en est-il concernant la consommation d'alcool ?

Michèle ERBEN

Paradoxalement, il a été plus difficile de convaincre les salariés sur ce sujet. La France est un pays convivial où il est difficile d'imposer un repas sans alcool. Les reproches concernant le manque de convivialité des repas de fin d'année sans alcool sont réguliers.

Valérie DURIER

Qu'en est-il globalement de la réticence au changement ?

Michèle ERBEN

Ces changements ont d'abord été mal accueillis. Impliquer les commerciaux dans la réflexion relative à l'interdiction du téléphone au volant leur a permis de s'exprimer. Certains sont plutôt satisfaits et évoquent même les bienfaits du dispositif auprès de leurs clients. Ils se rendent compte qu'ils sont moins stressés. Ils n'ont pas à répondre immédiatement en voiture et dans de mauvaises conditions. L'évolution est satisfaisante.

Valérie DURIER

Le niveau de stress des commerciaux a donc diminué.

Michèle ERBEN

Le nombre de contraventions et les pertes de points de permis ont notablement diminué. Les conducteurs sont plus attentifs au volant. Les assistants du back-office prennent le relais. L'expérience est positive.

Valérie DURIER

Était-ce aussi facile au sein du Groupe Total ?

Jean-Philippe CABOT

J'évoquerai surtout Total Marketing France. Cette filiale du Groupe gère les activités de commerce *via* le réseau de stations-service et filiales de livraison de carburants et de lubrifiants dans toutes les régions de France.

Le Groupe compte 95 000 collaborateurs. Faire de la sécurité une priorité permet de renforcer les messages auprès des salariés.

Notre objectif est de réduire le taux d'accidentologie et de gravité. L'accident le plus grave recensé a eu lieu en 2011. Un collaborateur de Total Gaz s'est endormi au volant d'un véhicule léger et s'est encastré dans un autre véhicule. Aucun distracteur ni breuvage n'était impliqué. Le chef de vente de l'équipe a témoigné de la gravité de cet accident dans un film. Ce dernier a été utilisé pour sensibiliser les collaborateurs aux risques de la sécurité routière.

Un code de conduite a été édicté dès 2003. Les règles d'or de 2010 précisent les interdits (consommation d'alcool et de drogues au volant, téléphone et Bluetooth, etc.) et les obligations. Enfreindre une de ces règles est susceptible de sanction. Outre les règles, une démarche participative, l'animation, la formation et la communication sont fondamentales et enclenchent un cercle vertueux.

Valérie DURIER

Jusqu'où les sanctions vont-elles ?

Jean-Philippe CABOT

Des chauffeurs routiers ont été licenciés dans des filiales de vente de carburant en France. Le règlement intérieur interdit la consommation d'alcool pour ces chauffeurs.

Valérie DURIER

Qu'en est-il de l'utilisation du téléphone portable ?

Jean-Philippe CABOT

L'une des règles d'or est de ne pas utiliser de téléphone portable ni de Bluetooth au volant. Nous n'avons pas encore utilisé ces applications qui enclenchent le répondeur dès que le véhicule démarre.

Valérie DURIER

Le dispositif au sein de Plasson France et de Total repose ainsi pour l'instant sur la bonne foi de l'utilisateur. Pascal Boulanger évoquait durant la matinée un système qui bascule le portable professionnel sur messagerie dès que le frein à main est libéré.

Jean-Philippe CABOT

Ceci est en effet très intéressant, mais l'installation en serait plus complexe sur les véhicules légers que sur les camions. Les filiales de Total et les pays d'intervention sont toutefois tellement divers que nous préférons nous appuyer sur des règles d'or, sur de très nombreuses formations et des sanctions le cas échéant.

Michèle ERBEN

Nous proposons aussi des formations. Tous les conducteurs participent à au moins un stage de conduite tous les ans ou tous les deux ans. Nous n'avons pas choisi de rendre l'utilisation du téléphone impossible. Je pense que la confiance est importante. Les conducteurs doivent comprendre que l'objectif est de les protéger.

Valérie DURIER

La diminution du nombre d'accidents et de procès-verbaux constitue un indicateur clé.

Il est probablement plus difficile d'aller au-delà de la loi dans certains pays.

Jean-Philippe CABOT

En effet.

Total intervient dans 130 pays. La règle édictée en octobre 2018 sera encore plus sévère dans les pays à risque concernant l'âge minimal par exemple : un chauffeur transportant des personnes doit avoir au moins 23 ans. En Afrique, il semble que les salariés soient plutôt heureux de constater que l'on s'occupe de leur sécurité.

Valérie DURIER

Sandrine Gaymard, vous étudiez nos comportements sur la route. Vous avez beaucoup travaillé sur la notion de conditionnalité de la règle. Le baromètre Axa montre quelques progrès, mais ils restent insuffisants.

Sandrine GAYMARD

Une récente étude que j'ai menée sur l'utilisation du téléphone au volant par les commerciaux montre quelques faits intéressants. Il apparaît que le téléphone est largement utilisé et que l'utilisation des SMS est plus élevée avec les conjoints. La vie privée doit ainsi être prise en compte. Ensuite, les commerciaux se disent conscients du risque routier, mais ils relativisent l'usage du téléphone par rapport au danger de l'alcool. Ceci constitue un biais en psychologie.

Par ailleurs, les jeunes prennent beaucoup de risques avec les SMS, le feu rouge étant un contexte plus propice à la lecture et à l'envoi des SMS. Plus ils roulent vite, moins ils envoient des SMS. Les résultats de questionnaires autorapportés donnent des indications quant aux motivations à avoir un comportement à risque. Il est intéressant de constater que selon un jeune, un bon conducteur est celui qui anticipe (davantage les hommes) et celui qui est prudent (davantage les femmes). *A contrario,* ne pas utiliser le téléphone au volant, ne pas entretenir son véhicule et ne pas conduire en étant fatigué ne définissent pas un bon conducteur. Pour les jeunes, un bon conducteur *a minima* expérimenté est celui qui sait téléphoner au volant.

Mes principaux travaux portent sur la conditionnalité de la règle. Les conducteurs font référence à des circonstances justifiant le non-respect des règles. Une interdiction claire ne peut pas servir à justifier le non-respect, mais le problème du téléphone, c'est qu'il y a l'autorisation de l'utiliser avec le Bluetooth. De ce point de vue, interdire totalement l'alcool et le téléphone au volant est plus adapté car non discutable. Je précise que les jeunes conducteurs rencontrés utilisent peu le Bluetooth et utilisent les réseaux sociaux en conduisant.

Valérie DURIER

On évoque souvent la résistance au changement dans les entreprises. Plasson France et Total, deux entreprises de taille différente ont pourtant assez rapidement imposé des mesures allant au-delà de la loi. Comment expliquez-vous cela ?

Sandrine GAYMARD

Je pense que le problème n'est pas la résistance au changement, mais la perception d'injustice. La règle doit s'appliquer à tous. L'exemplarité des managers est fondamentale, comme la culture d'entreprise. Toute la direction doit être engagée, sans exception. Les dissonances entre les attentes de l'entreprise et ce qui peut être fait pour y répondre doivent aussi être combattues.

Ceux qui conduisent sont plus à risque. Ceux qui utilisent beaucoup leur téléphone sont sujets au stress. L'objectif est de protéger les salariés. Il convient de l'expliquer et d'impliquer aussi leur famille.

Valérie DURIER

Thierry Serin, vous évoquiez un devoir d'exemplarité dans le secteur public.

Thierry SERIN

En effet. L'État, *via* le gouvernement et le Parlement, édicte des lois et des règlements. Les agents de l'administration, quel que soit le niveau, se doivent de les respecter.

Valérie DURIER

Vous gérez un grand nombre de chauffeurs.

Thierry SERIN

Responsable du bureau transport-distribution au sein du secrétariat général de Bercy, je gère le parc de 280 véhicules de l'administration centrale. Une soixantaine de chauffeurs

assurent des missions de transport pour les agents de l'administration centrale et conduisent notamment des voitures de fonction pour des personnalités, mais également des véhicules utilitaires. Nous avons mis en place des actions afin de promouvoir la sécurité routière au sein de notre administration et incarner au mieux ce devoir d'exemplarité.

Valérie DURIER

Notamment des instructions qui interdisent totalement la consommation d'alcool.

Thierry SERIN

En effet. Les agents de l'administration sont régis par le Code de la fonction publique mais également par des dispositions issues du Code du travail pour tout ce qui concerne les conditions de travail, l'hygiène et la sécurité. Dans la pratique, la consommation de certaines boissons, dites fermentées (bière, vin, etc.) sur le lieu de travail est tolérée par la loi. Pour notre part, nous avons édicté et diffusé à l'ensemble des agents susceptibles de conduire un véhicule une instruction qui interdit totalement la consommation d'alcool. Cela se traduit aussi par l'interdiction d'apporter de l'alcool sur le lieu de travail. Cette instruction s'impose à tous, quel que soit le niveau.

Valérie DURIER

Vous expérimentez l'éthylotest antidémarrage sur une partie du parc automobile.

Thierry SERIN

Oui, cette expérimentation accompagne l'instruction. Les éthylotests antidémarrage sont aujourd'hui obligatoires pour tous les véhicules de transport en commun. De notre côté, nous avons décidé de tester ce dispositif sur une quinzaine de véhicules légers. Ces dispositifs sont encore assez onéreux. Un équipement de base coûte environ 1 000 euros, auxquels s'ajoute le coût du calibrage et de la maintenance annuelle. Les représentants du personnel nous ont accompagnés dans cette démarche, et des crédits ont été spécifiquement fléchés sur cette action. Nous nous attendions à une forte réticence de la part des conducteurs de véhicule. Même si ce dispositif n'a pas soulevé un grand enthousiasme, il faut le dire, nous n'avons pas non plus constaté d'opposition. Dans tous les cas, nous espérons à travers cette expérimentation avoir démontré que la mise en place d'un tel dispositif est possible au sein d'une administration ou d'une entreprise.

Valérie DURIER

Un intervenant déclarait ce matin qu'il misait sur la confiance et ne demandait pas de présentation annuelle du permis de conduire. Pour votre part, vous demandez aux conducteurs d'attester sur l'honneur qu'ils n'ont pas perdu leur permis de conduire en cours d'année.

Thierry SERIN

Les conducteurs automobiles de mon service sont en effet invités à présenter leur permis de conduire lors de leur entretien professionnel annuel. Nous leur avons aussi demandé d'attester sur l'honneur qu'ils ont tous leurs points et de s'engager à nous signaler tout événement important susceptible de provoquer la perte de tous leurs points. Un certain temps peut en effet s'écouler entre la perte des points et le retrait du permis de conduire. Il est important pour l'administration et les agents concernés que cette information soit connue.

Valérie DURIER

L'attestation n'est donc pas obligatoire. Sont-ils néanmoins fortement incités à la signer ?

Thierry SERIN

La signature de cette attestation repose sur la base du volontariat et aucune sanction ou mauvaise appréciation ne peuvent être retenues à l'encontre des chauffeurs qui ne la signeraient pas. D'ailleurs, leur droit à ne pas signer leur a été systématiquement rappelé. Au final, la quasi-totalité des chauffeurs a signé cette attestation. Comme pour les éthylotests, on se rend compte que des mesures qui peuvent paraître assez dures et pour lesquelles on pouvait avoir des doutes quant à leur faisabilité et leur acceptation sociale sont finalement plutôt robustes. Nos *a priori* ne se sont pas vérifiés.

Valérie DURIER

Michèle Erben, Jean-Philippe Cabot, vérifiez-vous les permis de conduire ?

Michèle ERBEN

C'est le cas tous les ans. Les intéressés présentent leur permis sans aucune difficulté. La charte d'utilisation des véhicules d'entreprise précise que le conducteur doit prévenir de tout événement qui pourrait le priver de son permis.

Jean-Philippe CABOT

La présentation du permis de conduire fait partie des 19 points de la règle de bonne conduite.

Valérie DURIER

Je signale que le ministère de l'Économie et des Finances a été le premier ministère à signer les sept engagements. Nous vous en félicitons.

Thierry SERIN

Oui, c'est un vrai motif de fierté. Le ministère des Armées a également signé ces engagements dans la foulée. Nous espérons bien entendu que d'autres ministères feront de même.

Valérie DURIER

L'engagement des agents déporte-t-il la responsabilité des employeurs ?

Thierry SERIN

Notre devoir en tant qu'administration et employeur est d'assurer la sécurité de nos agents, mais aussi celle des usagers de la route. Cela étant, le Code de la route stipule que le conducteur est, sauf cas particulier, toujours pénalement responsable des infractions qu'il commet. Quels que soient l'importance de la mission ou le contexte, c'est bien le chauffeur qui est *in fine* responsable de sa conduite. Le respect des règles s'impose à tous. C'est un point que nous rappelons systématiquement aux conducteurs des véhicules de l'administration, ainsi qu'aux personnes transportées qui se doivent de ne pas imposer de pression implicite ou explicite aux conducteurs.

Valérie DURIER

Le chef d'entreprise est pénalement responsable, même si ceci n'est pas si évident au tribunal.

Michèle ERBEN

Oui. Les salariés se sont demandés si ces règles ne visaient pas à dédouaner le chef d'entreprise. Expliquer que ce n'était pas le cas et apporter un accompagnement a permis de faire accepter ces mesures. D'ailleurs, en cas d'accident grave, les compagnies d'assurance se tourneront vers l'entreprise.

Jean-Philippe CABOT

Je ne vois guère comment un groupe tel que Total pourrait se dédouaner de ses responsabilités.

Valérie DURIER

Ce serait effectivement compliqué du point de vue de son image.

Claudine Mazziotta, vous intervenez dans de très nombreuses entreprises.

Claudine MAZZIOTTA

En effet. Nous suivons 12 000 entreprises et 120 000 salariés. Nous traitons de tous les sujets évoqués depuis ce matin, car ils entrent dans le champ de compétences d'un service de santé au travail. Conformément au Code du travail, notre mission est d'accompagner et de conseiller le chef d'entreprise, d'assurer le suivi de santé des salariés afin d'éviter toute altération due à leur travail. Le chef d'entreprise a pour sa part une obligation de moyens.

Nous avons créé l'application Apptiv à Perpignan. Elle croise le document unique, la fiche d'entreprise pour obtenir le diagnostic employeur avec un plan d'actions collectives et individuelles. Le document unique est de la responsabilité du chef d'entreprise, tandis que la fiche d'entreprise relève de celle d'un service de santé. Ce dernier doit présenter et hiérarchiser les risques dans une entreprise. Par ailleurs, le diagnostic employeur est plus approfondi. Il est réalisé avec l'employeur et constate des risques dans l'entreprise. Nous nous déplaçons et étudions les postes de travail. Nous exploitons également tout contact avec un salarié. Tous les deux ans, la visite médicale est ainsi complétée par une action de prévention. Après la visite médicale, le salarié se rend au village risque routier et participe à une formation coanimée par des animatrices en risques routiers et des infirmières en santé au travail. Ces formations sont d'une grande richesse, puisqu'elles évoquent à la fois les risques routiers et les addictions.

L'application permet également de visualiser l'arborescence des risques en entreprise et préconise des formations en fonction du degré de risque identifié. Lors de la visite médicale, une évaluation des risques ressentis par les salariés est également organisée.

L'évaluation des actions proposées par l'application Apptiv est assurée par un projet de recherche national auquel contribue l'Inserm. Le panel initial du secteur des transports (5 500 salariés) a été étendu à d'autres secteurs à la demande des employeurs. L'engagement dans le réseau Apptiv donne droit à une visite médicale employeur spécifique et innovante. Une expérimentation sur la gestion du stress et des incivilités est par ailleurs organisée pour les chefs d'entreprise et devrait être étendue aux salariés.

Nous comptons sur l'engagement de chacun. Des chefs d'entreprise nous appellent spontanément pour nous faire part des effets positifs de ce dispositif. Ils invitent également leurs homologues à participer au réseau.

Valérie DURIER

L'enjeu serait donc d'obtenir l'engagement de chacun.

Sandrine GAYMARD

Selon la théorie de l'engagement, engager une personne de façon publique est très efficace.

Claudine MAZZIOTTA

Les premiers questionnaires proposés aux salariés ont été exploités. Il est apparu que les salariés tendent à sous-évaluer leur niveau d'exposition et à surévaluer leur niveau de connaissance du risque routier. Des mesures doivent être prises pour réduire cet écart.

Valérie DURIER

Sandrine Gaymard évoque l'optimisme comparatif, le fait de croire que le danger vient des autres.

Échanges avec la salle

Nathalie DA SILVA, société ONET

La société Onet compte 71 000 salariés en France. De nombreuses mesures ont été instaurées : partenariat avec la Sécurité routière, recours aux simulateurs de conduite, sensibilisation à l'addiction, interdiction de l'utilisation du téléphone au volant, etc. Nous ciblons en particulier les grands routiers et les jeunes. Cependant, les résultats ne sont pas au rendez-vous. Quelles seraient les solutions ?

Claudine MAZZIOTTA

J'espère que de plus en plus de salariés pourront bénéficier du dispositif Apptiv. Au premier semestre 2019, 2,5 millions de salariés seront suivis dans le cadre de cette nouvelle approche des risques professionnels. Chaque formation plénière y est toujours précédée et suivie d'un passage au village risque routier avec un atelier participatif. Il importe en effet de libérer la parole concernant les addictions et de favoriser les échanges sans jugement. Le village compte différents stands. Un simulateur de conduite et un test de distance de freinage très éloquent peuvent également être proposés.

Intervention de la salle, représentant de la société Total

Le Groupe Total a en premier lieu veillé à formuler des règles de manière simple et relativement binaire. Il s'est ensuite attaché à les faire comprendre par tous. La troisième étape est liée au facteur humain. Le Groupe étudie ainsi des formations permettant de changer les comportements : les salariés comprennent en effet les règles, mais doivent trouver un intérêt immédiat à leur application.

Valérie DURIER

Quels intérêts faites-vous valoir ? La baisse des accidents a été citée.

Intervention de la salle, représentant de la société Total

Certaines de nos équipes travaillent à ce sujet. Il importe de faire comprendre que des actions qui sont censées apporter un gain immédiat peuvent avoir des conséquences graves et irréversibles. Répondre rapidement à un SMS au volant n'est pas anodin.

Valérie DURIER

Il est compliqué de ne pas répondre immédiatement au téléphone lorsque l'on veut tout gérer.

Sandrine GAYMARD

Culturellement, nous sommes polychroniques et capables de gérer plusieurs choses en même temps. La culture allemande est plus monochronique.

Valérie DURIER

Au regard du développement des burn-out, nous pouvons nous demander si nous sommes si polychroniques que cela.

Sandrine GAYMARD

C'est néanmoins une spécificité culturelle. En situation professionnelle, la différence est nette entre les Allemands et les Français. Les premiers font une chose après l'autre et s'agacent des changements de programme. Les seconds ont une plus grande capacité d'adaptation.

Laurence GUILLERME, Association française des sociétés d'autoroute

Les conducteurs professionnels, notamment, affirment ne pas répondre aux SMS, mais ils répondent au téléphone au volant. Selon eux, répondre au téléphone sur l'autoroute serait plus sûr que de le faire en ville. Par ailleurs, nous sommes extrêmement inquiets des habitudes prises par les jeunes. Ils utilisent constamment leur téléphone depuis leur plus jeune âge et ne voient aucune raison de le quitter quand ils conduisent. Les réseaux sociaux sont addictifs. Les téléphones sont fabriqués pour réquisitionner notre attention.

Je souhaite aussi souligner les conséquences de l'inattention des conducteurs sur le travail des agents de la sécurité routière. Un accident de fourgon a lieu tous les deux jours sur les 9 000 kilomètres d'autoroute et un accident par jour en intégrant le réseau géré par l'État. Deux agents de sociétés d'autoroute ont été gravement blessés la semaine dernière. Des accidents de travail sont quelquefois évités de justesse.

Valérie DURIER

Des accidents dramatiques font parfois la une de l'actualité. Des accidents moins graves ont également lieu, mais dont on parle peu.

Laurence GUILLERME, Association française des sociétés d'autoroute

Le décès récent d'un agent a été à peine mentionné dans une brève faisant état d'un carambolage sur l'A28.

Sandrine GAYMARD

Il existe un phénomène de surattachement au téléphone : des études montrent qu'un adulte consulte son téléphone un peu moins de 27 fois par jour et un jeune environ 50 fois. Les travaux montrent qu'une coupure d'attention de 3 secondes précède un accident ou presque accident.

Louis GUARINO, TRM24

En dépit de la loi, seuls 50 % des dirigeants d'entreprise de transport signaleraient les conducteurs en infraction. Par ailleurs, les conducteurs routiers sont à la fois soumis au Code de la route et aux délais commerciaux de livraison leur imposant de livrer les marchandises au plus vite. Peut-on parler ici de conditionnalité de la règle ?

Sandrine GAYMARD

Dans les risques routiers professionnels, la conditionnalité liée à la gestion du temps est très importante. Les injonctions paradoxales contribuent à développer les transgressions. Ces injonctions accroissent en outre le stress, car les conducteurs savent qu'ils ne peuvent pas se conformer à des ordres contradictoires.

On peut s'interroger sur les raisons pour lesquelles un individu *a priori* sensé adopte un comportement moins rationnel au volant. L'anonymat accentue les comportements d'agressivité ; on parle d'un effet de désinhibition au volant. De surcroît, la situation de communication est asymétrique et frustrante : le conducteur interpelle les autres conducteurs sans avoir de réponse.

Philippe VIMOT

Bénévole de la sécurité routière et ayant souffert d'un traumatisme crânien suite à un accident de la route, j'interviens auprès de primo-délinquants à la demande du ministère de la Justice. L'impact des témoignages est considérable. Faites-vous intervenir des grands blessés de la route ?

Claudine MAZZIOTTA

Oui, je fais partie du comité de pilotage restreint de la sécurité routière. Nous sollicitons effectivement des personnes ayant subi des accidents, notamment pour nous accompagner lors de journées de prévention dans les entreprises. Les témoignages et la présentation de cas réels sont intégrés au contenu des formations. D'ailleurs, l'application Apptiv présentera des témoignages et des situations qui ont réellement eu lieu, et les règles qui auraient permis de les éviter.

Valérie DURIER

Les règles édictées en entreprise et la prévention traitent-elles aussi des stupéfiants ?

Claudine MAZZIOTTA

Oui.

Michèle ERBEN

Notre charte fait référence aux stupéfiants même si nous n'avons pas constaté de problèmes afférents.

Jean-Philippe CABOT

S'agissant de la force du témoignage, le récit d'une situation vécue est effectivement très marquant. Chaque réunion du Groupe Total doit débuter par un instant dédié à la sécurité. Un court film est ainsi quelquefois diffusé, mais le témoignage d'un salarié a un impact bien plus fort.

Par ailleurs, certains responsables de filiale ont déjà déclenché un dépistage de stupéfiants face à des comportements jugés étranges.

Jean-Luc CLAUSS, ministère des Armées

Le ministère des Armées a signé les sept engagements. Nous rencontrons les mêmes difficultés sociétales liées à l'alcool, la drogue, la vitesse, etc. Certains militaires de retour sains et saufs d'opérations extérieures se sentent tout puissants. Ils ont ainsi tendance à transgresser les règles de la route. Les accidents de la route constituent la deuxième cause de mortalité dans les armées. Nous déployons en conséquence d'importants programmes pédagogiques. Je travaille pour le Bureau de la prévention routière des

armées et j'interviens dans tous les régiments. Nous sensibilisons 12 000 personnes par an, ce qui reste insuffisant.

Il est très important de sensibiliser les jeunes aux dangers du portable au volant, à ceux de l'alcool et de la vitesse. L'administration ne paye plus les amendes. Les transgressions de chacun sont désormais dévoilées. Les messages de responsabilisation doivent ainsi être constamment réaffirmés.

Patrick TROTEREAU, consultant en prévention

Il semblerait que les entreprises aient pris en charge la problématique de la consommation d'alcool. Elles sont en revanche de plus en plus nombreuses à faire appel à moi pour prévenir la consommation de stupéfiants. Que pensez-vous des contrôles préventifs *via* des tests salivaires ? Ces derniers sont-ils acceptés dans les entreprises ?

Claudine MAZZIOTTA

Nous avons accompagné la communauté d'agglomération de Perpignan à cet égard. Tous les trois mois, un médecin du travail et une infirmière se rendent dans un service différent et proposent le test. À ce jour, tous ont accepté d'y participer. La démarche a fait l'objet d'une intense campagne d'explication préalable.

Valérie DURIER

Cette démarche a été présentée comme une mesure d'accompagnement.

Claudine MAZZIOTTA

En effet. Elle est prévue par le règlement intérieur et fait l'objet d'un engagement collectif.

Valérie DURIER

Nous retiendrons de cet atelier qu'il importe d'associer, de responsabiliser et d'engager chacun pour réussir à réguler la consommation d'alcool et l'utilisation du portable au volant.

Atelier 2

Optimiser les déplacements : un levier pour améliorer la sécurité des salariés et l'efficacité de l'entreprise

Céline BILLARD
Cheffe de projet planification et prospective de la mobilité, responsable du plan de mobilité employeur, Iter

Elisande BOURRY
Responsable sécurité environnement sûreté, Valrhona

Philippe ÉTIENNE
Référent du plan de déplacements entreprise de Safran Helicopter Engines Tarnos

Emmanuel LAURENT
Directeur délégué santé et sécurité au travail, SNCF Réseau et SNCF

Bruno RENARD
Coordonnateur de la responsabilité sociétale au CEA Grenoble, président du PDIE Grenoble Presqu'île et président de la Fédération des acteurs des plans de mobilité (FAPM)

L'atelier est animé par Laurent BAZIN.

Laurent BAZIN

En quoi le plan de mobilité est-il stratégique pour une entreprise ou une administration ?

Céline BILLARD

Un plan de mobilité est un outil au service de l'employeur public ou privé, en matière de responsabilité sociétale des entreprises, de développement durable, de management et au service de l'économie de l'entreprise. Il s'agit aussi d'un outil au service de la sécurité routière et de la santé des salariés. L'utilité du plan de mobilité est donc triple : pour l'entreprise, les salariés et les autres parties prenantes, telles que les collectivités utilisant les données du plan de mobilité entreprise pour améliorer une offre de transport public.

Le plan de mobilité est un outil visant à optimiser les déplacements des collaborateurs, ainsi que les flux générés par l'activité. L'optimisation porte sur le report modal, en amenant les personnes à s'orienter vers un mode de transport plus vertueux que la voiture ou encore en les incitant à se déplacer moins. La mise en place intervient après une première phase de diagnostic des pratiques de déplacement et des offres de mobilité à disposition. Les marges de manœuvre dégagées aboutissent à la mise en œuvre d'un ensemble de mesures pour réduire l'écart entre les possibilités et les pratiques, en recherchant aussi le confort des salariés.

Laurent BAZIN

La sécurité routière ne semble pas être l'objectif principal d'un plan de mobilité.

Céline BILLARD

Cela n'est en effet pas la première porte d'entrée. Aujourd'hui, l'un des premiers critères est l'article 51 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, qui dispose que toute entreprise de plus de 100 salariés sur un même site, sur un périmètre de plan de déplacement urbain, doit élaborer un plan de mobilité. De même, les réglementations locales, telles que les plans de protection d'atmosphère, sur certains territoires, obligent ou incitent les entreprises à réaliser le plan de mobilité.

Chez Iter, nous accompagnons les entreprises depuis dix ans sur leur plan de mobilité. Nous avons constaté que les motivations étaient diverses, par exemple en cas de changement de site de l'entreprise.

Laurent BAZIN

La sécurité routière n'est pas la porte d'entrée du plan de mobilité, mais les répercussions sont toujours manifestes.

Céline BILLARD

La sécurité routière est en effet toujours présente. Par exemple, une entreprise souhaitant mettre des actions en faveur du vélo pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels (car il s'agit d'un mode vertueux) peut néanmoins hésiter à le faire pour des raisons de sécurité de ses salariés. C'est pourquoi la pratique doit être encadrée par de la formation et des dispositifs adéquats.

Laurent BAZIN

Les entreprises de plus de 100 salariés omettant de mettre en place le plan de mobilité encourent-elles des sanctions ?

Céline BILLARD

Une entreprise pourrait se voir refuser certains financements de l'Ademe si elle n'a pas réalisé son plan de mobilité.

Laurent BAZIN

Le plan de mobilité est-il un outil efficace pour repenser les déplacements professionnels ?

Céline BILLARD

C'est un outil efficace qui doit être au service de l'entreprise et des salariés. C'est aussi l'entreprise qui doit être au service de la mobilité. De ce fait, l'outil doit permettre de repenser la mobilité, y compris pour réduire l'accidentalité.

Bruno RENARD

Le CEA est situé sur un axe stratégique accueillant les flux de circulation en provenance de Lyon. En cas d'embouteillages à cette entrée de l'agglomération, le blocage est total. Le site du CEA, qui s'étend sur un périmètre de 70 hectares est très protégé. Il y a dix-sept ans, nous avons élaboré un plan de déplacement d'entreprise, pour une population de 5 000 usagers et, avec le PDIE, nous nous occupons de 20 000 usagers à ce jour. Sont notamment concernés par la palette de mesures incitatives les étudiants, les chercheurs, les techniciens et les industriels. Pour commencer, nous nous sommes intéressés aux déplacements domicile-travail, avant d'agir sur les déplacements professionnels et, enfin, sur les trajets personnels du week-end et du soir, avec l'autopartage.

La sécurité n'était pas dans le périmètre de nos actions, avant de déplorer l'accident mortel survenu à une jeune étudiante écrasée en vélo par un camion en raison de la non-visibilité dans un angle mort. Il a donc fallu prendre conscience que l'employeur avait une responsabilité sociétale, portant tant sur la qualité de l'air que sur la sécurité de l'usager des transports et de leur entourage. Nous faisons notamment en sorte que la cohabitation entre l'ensemble des véhicules se déroule de la meilleure façon possible. Néanmoins, l'avènement des vélos électriques et des trottinettes risque d'impacter fortement la sécurité routière, tant en raison des déplacements silencieux de ces véhicules que du sentiment d'impunité de leurs conducteurs.

Laurent BAZIN

Le but premier est celui de la qualité de vie et de l'environnement, mais l'objectif de départ n'a pas été la sécurité.

Bruno RENARD

À l'origine, aucune entreprise mettant en place un plan de déplacement n'a pris en compte des préoccupations de sécurité. Aujourd'hui, la FAPM a élaboré un guide très clair. De plus, sur les 50 000 m^2 occupés lors des journées Mobilité durable, nous avons réservé une zone de 4 000 m² à la prévention et à la sécurité routière. Nous voyons en outre arriver dans les villes des jeunes pratiquant le vélo, sans avoir jamais passé leur Code de la route.

Laurent BAZIN

En ce qui vous concerne, comment avez-vous résolu les dérives liées au vélo ?

Bruno RENARD

Grenoble étant une ville très plate, l'usage du vélo a été valorisé très tôt. À ce jour, la presqu'île compte 21 % de cyclistes (16 % pour la ville), sensibilisés et protégés par les aménagements des pistes cyclables et les équipements adéquats pour voir et être vus (chasubles pour être vus, casques…).

Laurent BAZIN

Quand la donne change, la difficulté principale est-elle de faire cohabiter harmonieusement des modes de transport différents ?

Céline BILLARD

Il faut faire remonter l'information aux pouvoirs publics qu'un besoin de cohabitation existe. La création d'aménagements sécurisés est en effet la première condition pour amener les usagers à changer de mode de transport au profit du vélo.

Laurent BAZIN

Existe-t-il des solutions universelles à mettre en place ou s'agit-il au contraire d'une addition de cas particuliers ?

Céline BILLARD

Il existe un package de solutions générales, mais qui doivent ensuite être affinées au cas par cas en fonction des besoins de déplacement. Par exemple, j'analyse actuellement une entreprise se caractérisant par une réelle proximité des domiciles des salariés avec leur lieu de travail. Cette population sera orientée vers les modes de transport doux (vélo, transports en commun, marche à pied, etc.) plutôt que sur le covoiturage. Les besoins de mobilité varient en outre selon l'activité de l'entreprise et les horaires de travail. Lorsque la voiture apparaît indispensable, nous orientons les salariés vers le covoiturage.

Laurent BAZIN

Le covoiturage peut-il se développer au sein d'une entreprise entre salariés ?

Céline BILLARD

Le covoiturage peut se développer entre salariés à la condition que l'entreprise compte une masse critique de population.

Elisande BOURRY

Nous sommes une chocolaterie basée à Tain-l'Hermitage sur deux sites, l'un historique entre le Rhône et la nationale 7, l'autre situé dans une zone d'activités.

Notre plan de déplacement d'entreprise, élaboré il y a un an, n'a pas été motivé par une obligation légale pesant sur l'entreprise, mais plutôt par une nécessité, la commune ayant décidé de rendre les places de stationnement payantes. Notre plan de mobilité a été accompagné par Iter. En premier lieu, un *mapping* de l'accessibilité aux différents sites a été réalisé, avant de travailler la demande de mobilité des collaborateurs en fonction de leur lieu de résidence. Il en est ressorti que 289 personnes avaient la possibilité de covoiturer ensemble, tandis que 155 pouvaient faire du vélo et qu'une soixantaine étaient susceptibles de venir travailler à pied.

Fort de ces constats, la première action a porté sur le développement du covoiturage, en mettant à disposition des collaborateurs une application les mettant en lien. En outre, les 250 intérimaires accueillis dans l'année ont été inclus dans la démarche.

Le deuxième axe développé a été celui du télétravail, qui procédait d'une vraie attente des collaborateurs pour leur qualité de vie au travail et l'équilibre entre vie personnelle et vie professionnelle.

Laurent BAZIN

Dans les deux axes que vous avez définis, la sécurité routière n'intervient pas en première intention.

Elisande BOURRY

Néanmoins, sachant qu'aujourd'hui 120 collaborateurs télétravaillent au minimum un jour par semaine, l'impact sur la sécurité routière est réel. Nous avons mis en place une charte sur le télétravail limitant cette possibilité à deux jours au maximum, afin de préserver la vie en équipe. En ce qui concerne le développement de l'axe du vélo, qui concerne 155 collaborateurs potentiels, la sécurité a constitué une préoccupation essentielle. C'est pourquoi nous avons pris le temps de la réflexion pour sécuriser les infrastructures, créer des modules de sensibilisation et équiper nos collaborateurs. Nous réfléchissons actuellement à la mise en place d'un système d'indemnités kilométriques sous certaines conditions, telles que le port du casque et du gilet jaune de visibilité.

Bruno RENARD

Au CEA, nous sommes opérateur de l'État sur dix centres en France. Le taux d'accidentologie du vélo est très élevé à Grenoble, car nous avons atteint une masse critique dans un contexte de cohabitation des modes de transport. Cette situation est préoccupante, mais le vélo ne doit pas être abandonné, car il est utile pour de multiples raisons. Par ailleurs, nous avons mis en place un remboursement à hauteur de 85 % des transports en commun, sous forme d'abondement. En revanche, en ce qui concerne l'indemnité kilométrique vélo, consistant à donner de l'argent d'avance au cycliste, sans autre contrepartie que celle de se déplacer à vélo, il existait un risque que nos collaborateurs abandonnent les transports en commun pour multiplier les déplacements en vélo. D'un point de vue sécuritaire, nous n'avons pas jugé opportun d'adopter cette solution.

Laurent BAZIN

Le covoiturage est-il possible en mission ?

Elisande BOURRY

Nous réfléchissons à la possibilité de mettre en place des véhicules en autopartage entre salariés pour les missions. Le covoiturage présente également tout son intérêt s'il peut être étendu aux entreprises voisines, en constituant un réseau élargi.

Laurent BAZIN

Avez-vous établi un prévisionnel de ce que cette politique de mobilité peut vous épargner en termes d'accidentologie et de pertes de journées de travail ?

Elisande BOURRY

Nous avons réalisé des projections sur le nombre de personnes susceptibles de covoiturer à terme.

Laurent BAZIN

Avez-vous mesuré les gains en termes de réduction des trajets ?

Elisande BOURRY

Nous n'avons pas mesuré cet aspect, car c'est encore prématuré.

Bruno RENARD

Au CEA, la mise en place de l'autopartage était avant tout dictée par la préoccupation de réduire notre parc automobile de 30 %, en notre qualité d'opérateur de l'Etat. À cette occasion, nous avons découvert des bénéfices insoupçonnés, notamment en termes de maillage du territoire et de division du kilométrage.

Philippe ÉTIENNE

Au sein de Safran, nous sommes un établissement de 1 500 personnes et d'environ 250 sous-traitants. Nous avons lancé une démarche de PDE[1] il y a trois ans dans le cadre de la modernisation du site. La démarche a été menée avec le syndicat des mobilités de la région bayonnaise, la ville de Tarnos et le département des Landes, ainsi qu'un financement de l'Ademe. Nous avons fait appel au cabinet Iter, avec un objectif écologique et non de sécurité routière au premier abord. Notre projet visait en outre à diminuer la taille du parking de voitures, en recourant au covoiturage et au réseau de navettes irradiant la région sur 40 kilomètres. À l'heure actuelle, seules 150 personnes sont inscrites à l'utilisation des navettes, ce qui est insuffisant. Par ailleurs, le réseau de bus de ville dessert l'usine.

Enfin, nous avons autorisé nos salariés covoitureurs à accéder à un parking réservé.

Laurent BAZIN

Quelle est la réaction de vos salariés quant à ce plan de mobilité ?

Philippe ÉTIENNE

Dix-huit mois après la signature, tous les salariés ne se sentent pas encore concernés.

---

[1] PDE : plan de déplacement d'entreprise, aujourd'hui appelé plan de mobilité.

Laurent BAZIN

Qu'attend Safran, en définitive, du plan mis en place ?

Philippe ÉTIENNE

Je précise que l'ensemble de mes précédents développements ne concernaient que le déplacement pendulaire. S'agissant des déplacements professionnels, nous avions 14 voitures il y a trois ans pour relier notre site à notre siège social de Pau, distant de 120 kilomètres. Nous avons aujourd'hui mis en place un système de covoiturage afin de réduire le nombre de véhicules utilisés.

En installant Skype sur nos postes professionnels, nous avons développé l'usage de la vidéoconférence pour nos réunions internes. En revanche, le télétravail reste très à la marge. En ce qui concerne le vélo, nous ne souhaitons pas promouvoir ce mode de déplacement entre Bayonne et l'usine, en raison du caractère particulièrement dangereux de la route. Nous avons donc privilégié la sécurité routière, alors même que nos salariés de l'agglomération bayonnaise demeurent à moins de 5 kilomètres de l'usine.

Emmanuel LAURENT

La SNCF compte 150 000 salariés dans le groupe ferroviaire et 230 000 à l'échelle du groupe complet incluant Geodis et Keolis. Le groupe ferroviaire possède le septième parc automobile de France, avec 20 000 véhicules utilisés à 80 % par SNCF Réseau. Le parc compte un grand nombre de petits véhicules légers permettant d'assurer les missions d'astreinte. Nos salariés commencent leur activité avant que les lignes de chemin de fer ne fonctionnent. Notre autre sujet de préoccupation concerne le travail de maintenance, effectué de nuit, ainsi que l'astreinte consistant à envoyer des salariés à des centaines de kilomètres pour une intervention. Dans ces cas de pannes à réparer, nos salariés d'astreinte ont foncièrement envie de bien faire et ont donc intégré l'urgence. Par conséquent, une partie de notre travail de préventeur consiste à contrôler le risque routier. La SNCF déplore 8 000 accidents du travail par an, dont 4 000 avec arrêt.

Nous dénombrons en outre 70 accidents du travail routiers survenus avec des véhicules de service. Il y a deux ans, lorsque nous avons décidé de le traiter en mode projet, le risque routier constituait notre première cause de gravité, avec près de trois décès en service pendant les heures de travail.

Laurent BAZIN

Avez-vous repensé la manière de se déplacer afin de diminuer ce risque ?

Emmanuel LAURENT

Nous avons mené un travail considérable avec les équipes pour les inciter à se déplacer davantage en train.

Laurent BAZIN

Leur avez-vous fixé un objectif en ce sens ?

Emmanuel LAURENT

Nous avons par exemple, sur certains sites où cela était possible, fixé les horaires de réunion en fonction des heures d'arrivée et de départ du train.

En Île-de-France, nous avons mené une expérimentation, sous l'impulsion de Valérie Pécresse[2], afin d'inciter les entreprises à décaler les horaires de travail des salariés. L'objectif était de répartir les flux dans les trains le matin pour éviter que ceux d'entre eux

[2] Présidente du Conseil régional d'Île-de-France.

souhaitant éviter l'encombrement des lignes A et D du RER aux heures de pointe ne prennent leur voiture. Nous avons également beaucoup incité au télétravail dans le tertiaire à raison d'un à trois jours par semaine. Il s'agit pour ces salariés de travailler en zone externe dans la gare la plus proche de leur domicile, ce qui les conduit en parallèle à se porter volontaires à l'information en cas de problèmes dans la gare.

Laurent BAZIN

En dépit de toutes ces mesures, votre flotte automobile n'a pas baissé.

Emmanuel LAURENT

C'est ce qui nous inquiète, car la flotte augmente au fur et à mesure que les effectifs diminuent et que les zones d'intervention s'allongent. C'est pourquoi, dès l'an prochain, nous allons équiper notre flotte de boîtiers télématiques pour la géolocaliser. Nous équiperons en outre nos véhicules avec GPS. Tous les accidents du travail routiers sont traités au niveau de la direction générale et sont analysés pour éviter qu'ils ne se reproduisent, et ce, même lorsque notre salarié n'est pas responsable.

Laurent BAZIN

Obtenez-vous des résultats très concrets en termes de sécurité routière ?

Emmanuel LAURENT

C'est un plan très large, sous forme de challenge lancé sous le patronage d'Emmanuel Barbe. Il s'agit avant tout d'inciter aux bonnes pratiques, sans objectiver sur le seul nombre d'accidents, mais également sur une série d'indicateurs tels que les innovations ou la consommation de carburant. Depuis 2016, date de démarrage d'un plan d'analyse systématique de tous nos accidents au sein de SNCF Réseau, nous avons divisé par deux le nombre d'accidents du travail avec arrêt. D'un point de vue économique, nous avons remboursé toutes les actions menées à ce titre et, d'un point de vue psychologique, le gain est incontestable. Nous faisons de ce plan un vecteur de progrès, en acquérant des réflexes de prévention des risques partout où nous le pouvons. Depuis le 1er octobre 2018, nous avons développé la possibilité pour tout agent conduisant un véhicule, d'être soumis à un test de dépistage inopiné par un manager habilité, tant sur l'alcool que sur les psychotropes. Nous considérons en effet qu'il s'agit de notre responsabilité morale et juridique d'employeur, au même titre que la disparition de l'alcool des pots d'entreprise et de retraite, y compris dans le restaurant de notre président. Les résultats commencent à se faire sentir. Une attention permanente est de mise pour éviter le retour des mauvaises habitudes.

Laurent BAZIN

Toutes les entreprises, grandes et petites, ont-elles les mêmes préoccupations en termes de mobilité ?

Céline BILLARD

Je pense que les préoccupations sont identiques dans les entreprises, même si elles ne se formalisent pas toutes par un plan de mobilité. Nous accompagnons de petites entreprises qui ont le réflexe de se regrouper pour trouver des solutions de mobilité mutualisées au bénéfice de leurs salariés. L'objectif commun est de réduire trois externalités : la pénibilité, le coût financier et le risque routier. Au-delà de la mise en place d'une plateforme de mobilité à destination des covoitureurs, nous les avons accompagnées sur la mise disposition de véhicules électriques servant au covoiturage dans la journée, entre plusieurs entreprises, et à l'autopartage. Il s'agit donc d'une solution de mobilité pour faire en sorte que les collaborateurs se déplacent dans de bonnes conditions, tout en améliorant la sécurité routière.

Bruno RENARD

L'élaboration d'un plan de mobilité dépend avant tout du contexte géographique. Il s'agit donc d'analyser l'ensemble des moyens de transport disponibles sur un périmètre donné, en recensant le nombre de salariés connaissant les mêmes problématiques. Dès qu'une thématique est partageable, il est possible de mutualiser le transport.

Laurent BAZIN

L'idée d'une flotte partagée a-t-elle été évoquée chez Safran ou Valrhona ?

Philippe ÉTIENNE

Nous n'avons pas du tout cette possibilité dans notre environnement proche.

Elisande BOURRY

Nous avons plutôt communiqué sur nos pratiques au sein de clubs d'entreprises locaux, pour tenter de gagner un nombre plus important de covoitureurs sur notre application.

Laurent BAZIN

Comment vérifie-t-on le bon entretien des automobiles et la capacité des covoitureurs à conduire ?

Elisande BOURRY

S'agissant de leur véhicule personnel, nous n'en vérifions pas l'entretien. Nous sensibilisons néanmoins les covoitureurs sur leur rôle et leurs responsabilités.

Échanges avec la salle

Question de la salle

Il y a quelques années, dans ce type de colloque, le vélo n'était jamais évoqué. Aujourd'hui, nous en parlons, mais souvent pour le critiquer. Or plusieurs études démontrent qu'en termes de santé, le vélo est toujours bénéfique, y compris en prenant en compte l'accidentologie. De plus, il paraît étonnant que chaque entreprise considère individuellement le vélo comme risqué, alors que collectivement la sécurité augmente puisque le nombre de voitures diminue. Finalement, il conviendrait d'inciter les gens à abandonner la voiture pour prendre le vélo.

Emmanuel LAURENT

Je suis pour partie d'accord et pour partie en opposition complète. Hors métropole, vous avez raison sur le fait que de nombreuses zones sont propices à faire du vélo. En revanche, j'ai le siège de mon entreprise à Saint-Denis, où il est quasiment impossible de se rendre en vélo depuis une ville extérieure. Par conséquent, dans certains endroits, il convient de mettre en place des aménagements urbains sécurisés, à discuter dans le cadre des plans de mobilité et en concertation avec les aménageurs. En d'autres endroits, le vélo a sa place dans le RER ou le TER, pour faire les derniers mètres. En tant que préventeur national, je ne peux donner pour conseil à mes salariés de venir en vélo, sauf exceptions locales. En définitive, nous devons nous adapter aux analyses locales des risques.

Enfin, je souhaite attirer l'attention sur une réalité douloureuse. À la SNCF, nous avons déploré six accidents de trajet mortels en treize mois, les six survenus en deux-roues motorisés. Par conséquent, à SNCF Réseau, nous avons interdit totalement les trajets en deux-roues. Notre responsabilité d'employeur est susceptible d'être engagée au titre de

l'article L.4121-1 du Code du travail, qui fait peser sur nous une obligation de résultat y compris dans nos préconisations.

Francis PRAT

Ma fille est décédée sur un passage piéton de la SNCF en gare de Bourron-Marlotte, le 4 avril 2015. Qui établit les règles de sécurité pour la SNCF. S'agit-il d'un organisme extérieur ? En corollaire, qui juge de la bonne application des règles de sécurité de la SNCF ?

Emmanuel LAURENT

Je connais la zone en question pour y avoir été directeur d'établissement et je vous présente toutes mes condoléances. Ces accidents nous touchent, car nous sommes très souvent les primo-intervenants. Sur les passages à niveau dits passages à niveau piétons, différents des passages à niveau voitures et classés par arrêté préfectoral, leur installation, environnement, équipement en barrière et feux lumineux font l'objet d'une déclaration en préfecture, conformément à un règlement ministériel. La SNCF n'écrit donc pas ses propres règlements sur les passages à niveau, mais applique des règlements ministériels d'implantation. Ces installations sont vérifiées au moins une fois par an par des agents. Les organismes de tutelle qui travaillent de concert sont la Direction générale du transport (DGITM) et l'État à travers sa vision préfectorale. De plus, l'EPSF, établissement public de sécurité ferroviaire indépendant, audite régulièrement ces installations.

Lucie GOUPIL, Masternaut

Je souhaite avoir davantage d'informations concrètes sur le mode de réalisation des phases d'audit et d'évaluation préalables à la mise en place de plans de mobilité. Se basent-elles uniquement sur du déclaratif ou utilisez-vous des outils précis ?

Céline BILLARD

Il existe des myriades de possibilités, dont la plus répandue est l'enquête réalisée auprès des collaborateurs. Les résultats sont ensuite recoupés avec des enregistrements internes à l'entreprise, tels que la prise en charge des abonnements transport. En outre, des enquêtes terrain sont réalisées pour mesurer le nombre de moyens de transport stationnés, à un instant T. Puis des ateliers de travail sont organisés avant d'enclencher des processus de changement d'habitudes. Il s'agit avant tout de comprendre les chaînes de déplacements, afin d'aller au-delà de la statistique.

Charlotte LEPRINCE, Groupe Thiriez

Les solutions évoquées cet après-midi me semblent davantage dédiées à une population de salariés sédentaires. Nous avons une population de VRP qui conduisent environ 560 véhicules en France. Depuis trois ans, notre taux de sinistralité repart malheureusement à la hausse. Il serait très indiqué d'optimiser les trajets, mais comment y parvenir pour ces salariés rémunérés au chiffre d'affaires qu'ils génèrent par leurs déplacements ?

Emmanuel LAURENT

Globalement, nos véhicules parcourent chaque jour 20 fois le tour de la Terre. Parmi les bonnes pratiques que nous avons mises en place, la géolocalisation des véhicules intervient pour diminuer drastiquement le nombre d'appels téléphoniques reçus, dont 90 % a pour finalité de s'enquérir du lieu où la personne se trouve. En outre, la mise en place dans les véhicules de boîtiers télématiques nous renseignera sur les habitudes de conduite de nos conducteurs, pour leur proposer la formation ou le stage le plus adapté.

Bruno RENARD

Le plan de mobilité n'a apporté aucune valeur ajoutée à toutes les mesures mises en place depuis des années, hormis l'obligation faite à l'employeur de dénoncer ses salariés ayant reçu des contraventions. Cette mesure a fait chuter le taux d'accidentologie.

Céline BILLARD

Je n'ai pas de piste concrète pour améliorer le comportement des collaborateurs, dont la mobilité fait partie inhérente du métier. Peut-être faut-il en revanche travailler sur l'organisation des tournées et les conditions de travail, en révisant par exemple le principe de la rémunération à l'efficacité.

Atelier 3

Révolution des organisations, innovations technologiques : quels impacts pour la sécurité routière ?

Georges AMAR
Chercheur associé de la chaire de la conception innovante à l'École des mines de Paris, directeur de la prospective et de l'innovation de la RATP de 1997 à 2011

Christophe GIRAUD
Directeur du département flottes automobiles et nouvelles mobilités, Corporate Risk Management, Gras Savoye

Guillaume USTER
Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar)

Anne GUILLAUME
Expert leader sécurité routière du Groupe Renault, professeure agrégée, médecin, directrice du Lab (Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain) jusqu'au 30 octobre 2018

Martin RICHER
Consultant en responsabilité sociale des entreprises, fondateur et dirigeant du cabinet Management & RSE.

L'atelier est animé par Laurent BAZIN.

Laurent BAZIN

Partagez-vous l'idée que les technologies embarquées à bord des véhicules créent un nouveau risque, car les conducteurs se croient protégés ?

Anne GUILLAUME

On accorde souvent beaucoup d'importance aux nouvelles technologies, sans doute plus qu'elles n'en ont en réalité actuellement. Il faut bien les connaître pour bien les utiliser. En particulier, alors que les aides à la conduite ne sont pas des substituts à la conduite, certaines personnes se laissent prendre par l'ambiguïté de leur appellation.

Laurent BAZIN

L'exemple de ce matin était assez frappant. Il s'agissait de laisser le détecteur de distance du camion gérer à la place du conducteur, qui souhaitait profiter de l'aspiration du véhicule placé devant lui. De ce fait, même si la distance réglementaire était fixée à 50 mètres, le conducteur se reposait sur la machine pour ne se placer qu'à une distance de 15 à 20 mètres, dans l'optique finale de percevoir sa prime de carburant.

Anne GUILLAUME

Les aides à la conduite permettent tout à fait de respecter la distance de sécurité, à la condition d'être utilisées à bon escient.

Laurent BAZIN

Il y a un détournement d'usage ainsi qu'une absence de vigilance liée à la nouvelle technologie.

Anne GUILLAUME

Le sujet de la vigilance est différent. Il est demandé au conducteur de rester dans la conduite, même quand son véhicule est équipé d'aides à la conduite. C'est pourquoi il convient d'expliquer au conducteur qu'il est responsable de sa conduite sur la route et qu'il doit comprendre le fonctionnement de l'assistance du véhicule. L'accident provoqué par une Tesla est survenu aux États-Unis alors que le conducteur, pourtant placé dans un niveau 2 (supervision du véhicule), regardait une vidéo au volant. Dans ce cas, il n'y avait aucune délégation totale pour la voiture.

Laurent BAZIN

Il y a donc une nécessité absolue de se former aux nouvelles technologies.

Anne GUILLAUME

Il existe actuellement de nombreux didacticiels sur YouTube élaborés par les constructeurs, décrivant les aides à la conduite installées dans les véhicules. Dans tous les cas, le conducteur doit rester vigilant au volant.

Guillaume USTER

L'exemple de la livraison de marchandises en ville est édifiant. Dans l'e-commerce, ce sont des camionnettes qui assurent les derniers kilomètres en roulant extrêmement vite et en tapant sur leur GPS pour se rendre à destination. Je crains que l'accidentologie soit très forte.

Anne GUILLAUME

Dès qu'une tâche visiomanuelle intervient en parallèle de la conduite, le risque d'accident augmente très fortement. L'écriture d'un SMS multiplie par 23 ce risque. Pour une conversation téléphonique, c'est équivalent à la discussion avec une personne assise à la place du passager, le risque est multiplié par 1,3, tandis qu'une numérotation occasionne un risque six fois supérieur.

Guillaume USTER

Les aides à la conduite vont nous amener progressivement vers l'automatisation et donc vers cette transition entre le moment où l'homme reste maître de son véhicule et celui où il laissera la machine prendre la main. Actuellement, le niveau d'autonomie de la machine est relativement faible. Je crains que l'autonomie totale sur toutes les routes ne soit pas pour demain.

Laurent BAZIN

Du point de vue de l'assureur, la technologie fait-elle baisser l'accidentalité ?

Christophe GIRAUD

La technologie et l'aide à la conduite existent depuis une quarantaine d'années, avec l'ABS et la ceinture de sécurité. Les résultats sur la sinistralité ont été très positifs. Lorsque les différents constructeurs ont développé des systèmes de sécurité propres ou pilotés par les normes européennes, il a été beaucoup plus difficile pour eux d'analyser l'impact individuel de chacune des aides, en raison de l'insuffisance de leurs outils informatiques d'analyse du sinistre. Par ailleurs, la technologie des pneumatiques a fortement progressé, ce qui a également contribué à la baisse de la sinistralité routière.

Laurent BAZIN

Peut-on dire que l'assureur est d'autant plus satisfait qu'un véhicule est largement équipé ?

Christophe GIRAUD

En tant que courtier, nous incitons nos clients entreprises à utiliser et à équiper leurs véhicules de moyens de sécurité. La sinistralité sera maîtrisée dans un premier temps, tout en induisant des effets pervers. Nous avons observé des tendances de fond, mais nous ne sommes pas en mesure de prédire à un ou deux ans l'effet des équipements de sécurité d'une flotte sur la sinistralité de l'entreprise.

En outre, les véhicules modernes étant aujourd'hui de plus en plus équipés, leur valeur est plus élevée. Les remboursements en cas de sinistre sont donc plus conséquents pour les assureurs, et ce, même si le nombre de sinistres n'est pas en hausse.

Laurent BAZIN

Les assureurs tiennent-ils compte, en termes de primes, du nombre d'équipements de sécurité de la voiture ?

Christophe GIRAUD

Il en est tenu compte pour les moyens de sécurité antivol pour les particuliers. Pour les entreprises, la situation est plus complexe, car le mouvement de formation à la sécurité doit s'inscrire dans une politique générale.

Laurent BAZIN

Il est intéressant que vous ne parveniez pas à me dire, les uns et les autres, si la nouvelle technologie améliore la sécurité routière.

Anne GUILLAUME

Les études du Lab montrent de façon chiffrée que la sécurité secondaire, qui est très technologique à l'instar des ceintures de sécurité actuelles, entraîne une réduction importante des lésions de la tête (90 %) et du thorax (50 %) grâce au couplage ceinture de sécurité-airbag. De la même façon, un certain nombre d'études ont été réalisées sur les aides à la conduite. Les gains sont de l'ordre de 3 % avec ces aides prises une à une. En réalité, lorsqu'un accident survient, il est difficile de savoir si le système était activé, même si nous avons déjà quelques résultats disponibles.

Guillaume USTER

Les véhicules neufs achetés par les entreprises possèdent-ils un maximum de systèmes d'aide à la conduite ?

Christophe GIRAUD

Les entreprises achètent des véhicules bien équipés dès lors que la technologie est massifiée et a donc pu faire l'objet d'un amortissement. Le GPS n'est pas une aide à la sécurité en tant que telle, mais à la conduite apaisée en permettant de préparer à l'avance et d'optimiser le déplacement.

Martin RICHER

Il existe deux grands moyens de diminuer les accidents :

- faire diminuer le risque pour un kilométrage donné ;
- diminuer drastiquement ou éliminer les kilomètres parcourus pour répondre à un objectif donné.

Il me semble que ce second moyen présente la plus grande réserve de progrès. En effet, nous nous trouvons aujourd'hui à la convergence de l'organisation du travail et des technologies dites nouvelles, ce qui peut faire changer la donne. Je pense qu'il faut rechercher la réponse dans *L'Art poétique* de Nicolas Boileau (1674), qui considérait que pour être réussie une pièce classique devait respecter la règle des trois unités : de temps, de lieu et d'action. Ces trois unités, qui ont existé pendant le début du travail industriel, sont en train de voler simultanément en éclats. S'agissant de l'unité de lieu, nous travaillons encore dans l'entreprise, mais aussi beaucoup chez les clients ou à domicile et dans des tiers-lieux. En 2017, 171 espaces de coworking étaient recensés en Île-de-France, auxquels s'ajoutaient 146 bureaux mutualisés, 87 fablabs, etc. Au global, ce sont 620 tiers-lieux qui ont été créés dans les deux dernières années. On peut supposer que l'impact de la technologie sur l'accidentologie sera très positif, en inversant la tendance séculaire à l'éloignement entre lieu de travail et lieu d'habitation.

S'agissant de l'unité de temps, le cadre temporel du travail est totalement modifié, ainsi qu'en atteste la proportion de travailleurs soumis aux horaires atypiques. La dernière enquête du ministère du Travail montre qu'un tiers des salariés du privé travaillent les dimanches et jours fériés (et même 63 % des salariés dans le secteur du commerce et des services). Si l'on y ajoute les astreintes et les horaires variables, moins de la moitié des salariés du privé travaillent de façon classique, selon un rythme fixe du lundi au vendredi. Par conséquent, on constate une désynchronisation du temps du fait de cette évolution, qui met les salariés en décalage avec le temps des services publics ou des transports en commun et les pousse à la voiture individuelle.

Finalement, les effets sont contradictoires, ce qui rend la réponse à la question difficile.

Laurent BAZIN

La voiture autonome permettra-t-elle de limiter les sinistres ?

Anne GUILLAUME

La voiture autonome évoque des niveaux d'autonomie de 1 à 5, le niveau zéro étant celui de la conduite manuelle. Le niveau 1 propose une aide à la conduite dans le sens longitudinal (aide au freinage, régulation de la vitesse…) ou latéral (maintien ou centrage dans la voie). Pour le niveau 2, qui associe les deux aides du niveau 1, le conducteur est toujours présent et responsable dans la voiture, sans délégation, mais il a un rôle de superviseur.

Le niveau 3, mis en place dans les années à venir, prévoira dans certains domaines opérationnels une délégation complète de la conduite et, *a priori*, pour commencer, avec des vitesses allant jusqu'à 60 kilomètres à l'heure. Le niveau 4 permettra de déléguer la conduite sans que le conducteur doive reprendre la main dans des situations critiques. Enfin, le niveau 5 sera celui des navettes autonomes expérimentées dans certaines villes de France ou sites industriels.

En définitive, les constructeurs devront effectuer les développements ergonomiques des interfaces humain-machine adéquats afin que la répartition des rôles entre le conducteur et la machine soit claire.

Laurent BAZIN

Imaginez-vous que la voiture de niveau 5 puisse être un remède contre la violence routière, les voitures se mettant en réseau entre elles ?

Anne GUILLAUME

Il s'agit de distinguer le niveau 5 de navettes autonomes et le *platooning*, dans lequel les camions restent les uns derrière les autres sur les autoroutes.

Guillaume USTER

Dans le véhicule connecté, sur lequel des expérimentations sont actuellement menées, c'est l'infrastructure qui relaie l'information de la puissance publique.

Pour répondre sur le niveau 5, je pense que l'intelligence artificielle a encore du chemin à parcourir pour remplacer totalement l'être humain.

Laurent BAZIN

Est-ce une position morale ou une position d'observateur de la technologie ?

Guillaume USTER

Je pense que nous allons nous diriger vers des véhicules de plus en plus autonomes, comme existent d'ailleurs aujourd'hui les services de transports publics autonomes sur des lignes fixes et des parcours connus. Pour leur part, les êtres humains passent un permis de conduire par lequel ils acquièrent des compétences et de l'expérience. Comme l'ont démontré les simulations, les systèmes d'aide à la conduite induisent des pertes de compétences. Le passage du mode autonome à la reprise en main prend quelques secondes.

Anne GUILLAUME

Une grande partie du temps de conduite reste encore manuelle puisque les phases de conduite autonome ne se font que sur des domaines opérationnels définis. Cela évite les pertes de compétence. Il s'agit plutôt d'acquérir de nouvelles compétences dans les niveaux 3 et 4, qui supposent de reprendre la main lorsque le véhicule le demande.

Martin RICHER

Certaines innovations, dont la voiture autonome, sont extrêmement visibles. D'autres types d'innovations plus souterraines peuvent avoir des perspectives puissantes, dont la « plateformisation du travail ». C'est la notion de fragmentation du travail en unités de tâches de plus en plus petites, s'organisant à l'échelle internationale. Dans le cas de l'automobile, les sous-traitants de rang 1 distribuent eux-mêmes du travail aux sous-traitants de rang 2 et ainsi de suite tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Du point de vue du risque routier, l'implication du travail autour des plateformes est considérable. Cette évolution de fond redonne leur chance aux indépendants, qui peuvent s'organiser en réseau de façon agile pour concurrencer la grande entreprise verticalisée. La répartition spatiale du travail sera ainsi beaucoup plus proche de la répartition humaine des habitants, en évitant nombre de trajets. Si cette innovation peut être domestiquée, il s'agira d'une chance considérable.

Laurent BAZIN

Une marche arrière est-elle possible ?

Georges AMAR

La formule de la spirale serait plus appropriée. Je reviens d'abord sur cette ambivalence que présentent les nouvelles technologies en termes de risques évités et de prises de risque. L'ambivalence peut parfois être intéressante en termes de prospective, en présentant des paradoxes. Elle appelle d'abord à réfléchir sur le concept actuel de « conduire ». Il s'agit de conduire plus ou moins, du degré 1 à 5.

Anne GUILLAUME

Il est important de comprendre qu'il ne s'agit pas d'une simple gradation, car une vraie rupture se produit lors du passage de la supervision à l'autonomie totale.

Georges AMAR

Je ne fais que réinterpréter et pointer les changements paradigmatiques profonds. Entre le « conduire » et le « ne pas conduire », il faut aussi incorporer les notions de vigilance et de la distraction de l'attention. Pour faire de l'anticipation, il faudrait étudier encore plus avant le cerveau du conducteur et la multiactivité. La question de la conduite elle-même comme dispositif mental est aujourd'hui nouvelle. C'est un premier élément de travail conceptuel pour regarder la conduite autrement.

Anne GUILLAUME

La conduite est essentiellement une tâche visiomanuelle. L'implication dans une tâche secondaire de même nature peut avoir des conséquences sécuritaires importantes puisqu'elle entre en concurrence avec la conduite. L'écoute de la radio étant une tâche auditive, la compétition est moins importante.

Georges AMAR

Les travaux de recherche ont démontré que le cerveau différait selon les types de mobilité, qu'il s'agisse de marche, de course ou de conduite. La mobilité permet même de méditer et de réfléchir. Il faut donc approfondir l'étude de l'état mobile, qui présente une grande richesse.

Laurent BAZIN

J'en conclus qu'il n'y a pas de marche arrière.

Vous dites parfois que « *ce qui s'impose, c'est la rentabilité du temps* ». Nous avons beaucoup entendu que pour certains le temps passé sur la route était du temps perdu. Cela vous permet-il d'anticiper les choses ?

Georges AMAR

Nous entrons dans un nouvel âge de la mobilité, après la vision traditionnelle de l'unité de lieu. Nous sommes en train de dépasser la conception du transport envisagé comme un temps perdu. La mobilité n'est donc plus le transport, mais un état permanent de la vie quotidienne. La mobilité nous amène à réfléchir à une gamme nouvelle d'états mentaux et corporels. Par conséquent, il sera nécessaire de mener un important travail d'anticipation et de recherche afin d'étudier ce monde nouveau de la mobilité, ainsi que les risques nouveaux éventuellement créés.

Laurent BAZIN

Quel est l'impact en termes d'organisation du travail ? En particulier, comment réduire les risques des commerciaux constamment présents sur la route et rémunérés au résultat ?

Martin RICHER

Les entreprises sont les premiers acteurs en la matière, dont certaines ne sont pas encore assez proactives. Le levier le plus approprié est celui du télétravail, qui constitue une solution gagnant-gagnant pour la qualité de vie au travail. Les coûts immobiliers diminuent de 30 %, tandis que la productivité augmente de 13 % grâce à la hiérarchisation des tâches. En parallèle, le stress des collaborateurs est en chute notable. Or, jusqu'en 2017, la France était très en retard en la matière sur les autres pays européens. Depuis les ordonnances Travail, qui lui ont donné un cadre juridique adéquat, le télétravail s'étend rapidement et est devenu l'un des principaux sujets de dialogue social.

Par ailleurs, le levier des plans de déplacement d'entreprises, qui se transforment en plans de déplacements de bassins d'emplois, est essentiel.

Enfin, les politiques publiques organisant les *smart cities* ont fait l'objet de nombreuses études prospectives parfois contradictoires. Néanmoins, un consensus est apparu sur les

économies d'énergie réalisées ainsi que sur le caractère hybride de la ville de demain, qui se donne pour objectif la coexistence de logements, de bureaux, d'équipements sportifs, etc. Les progrès sont considérables en termes de qualité de vie.

Laurent BAZIN

Peut-on imaginer une entreprise pratiquant uniquement le télétravail ?

Martin RICHER

Certaines start-up fonctionnent déjà sur ce mode, y compris à l'échelle internationale. La flotte automobile est inexistante, et la communication se déroule uniquement par téléphone et vidéo. Néanmoins, la nécessité d'organiser des réunions se fait sentir plusieurs fois par an, afin de sociabiliser. De plus, des métiers traditionnels se transforment. Dans le domaine du droit, certains cabinets d'avocats travaillent de plus en plus numériquement et en réseau. Les métiers de la comptabilité sont également concernés.

Georges AMAR

L'hybridation porte sur le travail et la mobilité, qui ne sont plus nécessairement deux activités séparées. Les solutions induites sont non seulement très variées, mais transformeront profondément la notion même de travail. La réflexion portera notamment sur le concept *a priori* paradoxal de « lieu mobile ». La voiture autonome laissera penser qu'entre lieu et mouvement, l'opposition ne sera plus aussi radicale. En réalité, les hybridations sont une altération de l'identité de nos activités et des choses. De même qu'un smartphone n'est pas un téléphone, travailler n'est plus nécessairement une activité en un lieu unique. Face à cela, le travail de prospective ne consiste pas à élaborer des scénarios, mais plutôt du vocabulaire et des concepts permettant de décrire les phénomènes observés.

Christophe GIRAUD

Le monde de l'assurance, qui réfléchit beaucoup aux véhicules autonomes, a conscience que la quasi-totalité des primes d'assurance serait réduite à zéro si l'intégralité du parc était équipée de ces véhicules. Ma conviction est que le véhicule autonome arrivera d'ici vingt-cinq à trente ans.

Georges AMAR

De même que le smartphone n'est pas un téléphone, il faut avoir conscience que le véhicule autonome ne sera pas un véhicule envisagé comme simple moyen de se déplacer. Certes, il sera possible de se déplacer avec une voiture autonome, mais il ne s'agira pas de sa seule fonction.

Anne GUILLAUME

Sur cette notion de « lieu mobile », il faut en effet adopter un vrai changement de paradigme. Il convient également de repenser la sécurité routière en termes d'intermodalité, car les conducteurs ou les cyclistes sont aussi des piétons. Il existe une chaîne de sécurité de tous les acteurs présents sur la voie publique.

Martin RICHER

L'intelligence artificielle aura aussi son rôle à jouer, notamment couplée au big data pour optimiser le fonctionnement des trajets et d'une flotte de véhicule. Les urbanistes aménageant une *smart city* recourront également à l'intelligence artificielle.

Échanges avec la salle

Nathalie DA SILVA, société ONET

La société ONET compte 71 000 salariés en France. Nous travaillons beaucoup avec Renault sur l'importance de la prise en main du véhicule. Pour ce faire, le constructeur a mis en place, à notre demande, un parcours de formation de plus de 15 minutes pour permettre aux salariés de s'approprier les véhicules. Je remercie le constructeur de prendre ce temps de formation.

Anne GUILLAUME

Il est en effet essentiel d'expliquer au conducteur d'un nouveau véhicule toutes les potentialités technologiques de celui-ci.

David BIDAULT, policier préventeur, préfecture de police de Paris

Lors des enquêtes accidents, nous constatons que les responsables sont la plupart du temps les conducteurs. Il apparaît donc assez étonnant d'entendre certaines réserves face au véhicule autonome. Cela étant, en cas d'autonomie complète du véhicule, qui sera responsable puisque le conducteur ne sera plus acteur du système ?

Christophe GIRAUD

Plusieurs responsabilités seront susceptibles d'être mises en jeu : le constructeur qui équipe le véhicule d'un système d'autonomie, l'équipementier qui a fourni le logiciel ou, enfin, le conducteur qui n'aura pas mis à jour ce logiciel. Cette question fait l'objet de nombreuses réflexions juridiques actuelles, sans qu'aucune réponse formelle ne se dégage.

Laurent BAZIN

Nous n'avons pas affirmé que le véhicule autonome ne représentait pas un progrès.

Guillaume USTER

Je ne suis pas sceptique, mais prudent quant au véhicule autonome. Je pense qu'il fonctionnera bien dans certains cas d'usages, sur certaines autoroutes bien balisées. Tel ne sera sans doute pas le cas sur certaines zones moins régulières.

Christophe GIRAUD

Dans neuf cas sur dix, l'accident de la circulation est dû à une erreur humaine. L'équipement du véhicule en autonomie améliorera par conséquent la sinistralité.

Georges AMAR

Je ne suis pas du tout sceptique. Je pense que dans un délai plus ou moins long, les voitures et même les avions seront autonomes, comme le sont de plus en plus les métros. La question prospective est donc de savoir en quoi consistera ce véhicule automatique.

Lucie GOUPIL, Masternaut

En attendant la généralisation du véhicule totalement autonome, nous n'avons pas évoqué les technologies permettant d'accompagner les comportements de conduite, tels que les boîtiers embarqués dans les véhicules. Je souhaite avoir votre avis sur ces solutions qui existent, mais sont encore peu utilisées par les entreprises.

Anne GUILLAUME

La réalité virtuelle peut aussi être utilisée pour changer les comportements et améliorer l'apprentissage. Les axes que vous citez sont intéressants, à la condition que le feedback soit effectué après la conduite pour ne pas distraire le conducteur. Il est en outre intéressant de pratiquer un suivi du conducteur.

Alain BERTAUD, association Via Mobilité

Mon association sensibilise les 16-25 ans, notamment les apprentis, au risque routier. Ne faut-il pas déjà penser à la refonte du permis de conduire, qui est une autorisation administrative de se déplacer avec un véhicule à moteur ? Avec les nouveaux véhicules, il pourrait s'agir désormais d'un « permis de gérer des systèmes de conduite ».

Laurent BAZIN

Merci pour cette question, que je poserai à Emmanuel Barbe.

Atelier 4

Échanger pour progresser ensemble sur la sécurité routière : la force des clubs d'entreprises

Katell BOTREL-LUGUERN
Coordinatrice sécurité routière, préfecture du Finistère

Michel DUCHÊNE
Chargé de mission, Association sécurité routière en entreprise du Maine-et-Loire, ancien responsable sécurité, ThyssenKrupp Ascenseurs

Florence DUFOUR-FERRARA
Maître de conférences, expert en sciences du comportement, directrice de Com'unique, secrétaire générale du Club d'entreprises sécurité routière du Rhône (club ESR 69)

Renaud NUYTS
Ingénieur-conseil, direction des risques professionnels, Carsat Bretagne

Jean-Yves MELIN
Responsable du pôle prévention et santé au travail Covéa, président du Club d'entreprises sécurité routière des Deux-Sèvres.

L'atelier est animé par Valérie DURIER.

Valérie DURIER

Une démarche de terrain innovante a cours dans les départements : des dizaines de clubs réunissent des entreprises locales et parfois des grands groupes autour d'enjeux de sécurité routière.

Jean-Yves Melin, qu'est-ce qui a motivé la création récente du Club d'entreprises sécurité routière des Deux-Sèvres ?

Jean-Yves MELIN

Je suis originaire de la Bretagne où je travaillais dans le secteur automobile. Je connais ainsi l'ASRE35. Je travaille maintenant dans les Deux-Sèvres, bassin d'emploi de plusieurs sociétés d'assurance. Je rappelle que les groupements d'assurance doivent contribuer à la sécurité routière en faveur des sociétaires. Le Groupe Covéa réunit désormais la Maaf, MMA et la GMF. J'y suis actif en matière de prévention des risques professionnels et des risques routiers. Les échanges entre homologues d'entreprises de même taille existent. Il est en revanche plus compliqué de toucher de plus petites entreprises. Nous avons ainsi envisagé de créer ce club pour embarquer les TPE et PME.

Le club a été créé en février 2018. Maif Prévention, Vinci Autoroute et Automobiles club notamment l'ont rejoint. Le premier colloque a réuni environ 120 chefs d'entreprise. L'objectif était de fédérer et d'échanger autour de la sécurité routière en entreprises ; 14 entreprises ont signé la charte d'engagement.

Valérie DURIER

Comment procède-t-on concrètement pour créer un club ?

Jean-Yves MELIN

Cette création résulte d'une conviction et d'une volonté d'agir. Un réseau de quelques personnes volontaires doit initier la démarche, participer aux débats et mutualiser des retours d'expérience.

Valérie DURIER

Faut-il beaucoup de temps et de démarches ?

Jean-Yves MELIN

Il faut surtout de la motivation et la volonté de s'engager avec d'autres pour progresser collectivement. La création d'un club est aussi une action citoyenne, une démarche de responsabilité sociale. Il en va également de l'image de l'entreprise dans ce bassin d'emploi. Créer une association n'est pas si compliqué. Des démarches administratives sont évidemment nécessaires. Il importe surtout de trouver des acteurs partageant le même état d'esprit. Des temps d'échange et de convivialité doivent être prévus pour joindre l'utile à l'agréable.

Valérie DURIER

Florence Dufour-Ferrara, depuis combien de temps participez-vous au club du Rhône ?

Florence DUFOUR-FERRARA

Je fais partie des membres fondateurs du club. Ce dernier a 20 ans.

Valérie DURIER

Vous y travaillez à mi-temps, ce qui est rare et conséquent. Est-on obligé de s'engager ainsi ?

Florence DUFOUR-FERRARA

Non, mais je le souhaitais. Quelques personnes de bonne volonté sont effectivement indispensables. Au-delà du temps qui y est consacré, l'important est surtout l'envie de mutualiser les bonnes pratiques, puis de les adapter.

Le Club du Rhône compte une cinquantaine d'entreprises adhérentes et 70 entreprises participantes. Les premières signent la charte quinquennale. Le Club du Rhône est le premier à avoir signé le document général d'orientation (DGO). Deux niveaux d'engagement sont proposés : très formel d'une part et participatif d'autre part. Nous ne constituons pas une association, mais un club de préventeurs.

Valérie DURIER

Quel type d'activité ou d'événement organisez-vous ?

Florence DUFOUR-FERRARA

Prendre des décisions en réunion plénière avec 50 entreprises exigerait un temps considérable. Le pouvoir décisionnel est en conséquence confié au pôle organisationnel. Deux, voire trois, plénières annuelles sont organisées. Une formation spécifique a été créée (ISRE pour « Intervenants de sécurité routière en entreprise ») donnant lieu à deux sessions annuelles en interentreprises ou en intra. Des rencontres d'experts sont également prévues.

Valérie DURIER

Quels avantages les entreprises tirent-elles à créer un club ou à y participer ? Comment les motiver ?

Florence DUFOUR-FERRARA

L'objectif est d'identifier, d'analyser les bonnes pratiques et de partager des retours d'expérience afin d'éviter de perdre du temps, de l'argent et de l'énergie. La plupart des entreprises fondatrices ont commencé par faire part de leurs difficultés et de leurs expérimentations pour ensuite mutualiser les bonnes idées.

Finalement, l'enjeu de temps n'est pas si important. En revanche, il faut une réelle volonté et des personnes qui s'impliquent. Elles doivent aussi être soutenues. Des partenaires nous aident : la préfecture, Macif Prévention, l'IAE de Lyon, la Fondation du BTP, etc. Le club ne demande ni cotisation ni subvention. L'objectif n'est pas de gagner de l'argent, mais d'en faire gagner et, surtout, d'impulser l'énergie.

Valérie DURIER

Michel Duchêne, vous conseillez les entreprises et refusez de vous substituer à elles.

Michel DUCHÊNE

Nous ne faisons pas à leur place, nous aidons ceux qui ne savent pas faire. Il importe en premier lieu de faire prendre conscience de l'existence du risque routier, quelle que soit la taille de l'entreprise. Pour ce faire, je me déplace et j'analyse leurs risques routiers. Un outil Excel très simple est disponible en ligne. Le questionnaire permet rapidement à une entreprise de recenser ses pratiques, de les qualifier, puis de décider ou non si elle veut agir davantage. Dans 95 % des cas, les entreprises nous demandent de les aider.

Valérie DURIER

Selon vous, la manière dont les véhicules sont garés illustre le degré d'engagement des entreprises en matière de risque routier.

Michel DUCHÊNE

Constater dans une entreprise que tous les véhicules sont garés en marche arrière témoigne de l'existence de consignes de sécurité. Cette première observation est généralement confirmée par la suite. Dans ce cas, notre rôle se limite à parfaire le dispositif.

Valérie DURIER

La prise en compte du risque routier dépend-elle de la taille et des moyens de l'entreprise ? Cela a été évoqué ce matin.

Michel DUCHÊNE

Non. Les grandes entreprises doivent servir de locomotives. En Maine-et-Loire, les entreprises comptent en moyenne sept salariés. Nous les aidons.

Valérie DURIER

Quelles sont les clés pour fonder un club d'entreprises ?

Michel DUCHÊNE

Il y a dix-neuf ans, le sous-préfet de l'ASRE49 a constaté n'avoir aucune action dans les entreprises. Il a ainsi réuni plus de 300 personnes à la CCI d'Angers et a annoncé sa

volonté de créer une association routière. Cette dernière est née deux mois après. Une personne volontaire a ainsi entraîné l'engagement de quelques personnes intéressées.

Tous les membres de l'association du Maine-et-Loire sont des QSE et HSE. Ils ont la même définition de la prévention. Ils s'adressent à leurs pairs dans les entreprises, de manière très libre et ouverte.

Valérie DURIER

Florence Dufour-Ferrara, quelles sont les recettes pour fonder un club d'entreprises ?

Florence DUFOUR-FERRARA

J'ignore s'il existe des recettes.

Valérie DURIER

Vous en avez néanmoins une qui a permis de créer un club pérenne.

Florence DUFOUR-FERRARA

À mon sens, la volonté et le maintien d'un liant constant sont nécessaires. Ce liant doit impliquer tous les interlocuteurs. Chacun doit pouvoir poser toute question et échanger sans jugement ni critiques. La prévention du risque routier est une entrée vers d'autres enjeux de sécurité.

Pour maintenir le lien entre tous, une veille Web info est diffusée. Un blog animé permet de poser des questions. Chaque adhérent est force de proposition pour constituer l'ordre du jour des réunions plénières.

Valérie DURIER

Certaines entreprises interdisent l'utilisation du portable au volant. Pourraient-elles vous demander de l'aide dans cette perspective ?

Florence DUFOUR-FERRARA

Oui. Certaines entreprises nous présentent leur objectif et nous interrogent sur la manière de pouvoir l'atteindre. D'autres demandent un accompagnement pour élaborer un vade-mecum. Certaines recourent également aux clubs et à ses membres pour éviter des acteurs trop mercantiles. Selon nous, l'on peut prévenir le risque routier sans investir des montants considérables. Parler de sécurité est déjà une manière de prévenir.

Valérie DURIER

Vous indiquiez que le soutien de la préfecture et des Carsat était important.

Michel DUCHÊNE

En effet. Les Carsat nous ont tout appris en matière de risque routier, alors que nous étions de simples responsables de prévention en entreprise. Il faut faire appel au CCI, aux Carsat, etc. La Carsat des Pays de la Loire a initialement apporté une grande aide, mais elle s'est malheureusement désengagée.

Renaud NUYTS

Les Carsat ont des moyens limités et doivent faire des choix en fonction d'orientations nationales et régionales qui tiennent compte de leur sinistralité propre. Si certaines Carsat soutiennent moins les Clubs SRE que par le passé, cela est plus par manque de ressources disponibles que par désintérêt. En tout cas, en Bretagne, nous avons décidé de maintenir un soutien fort aux Clubs SRE.

Valérie DURIER

Les Carsat ne peuvent tout faire. Quel est leur rôle dans les clubs ?

Renaud NUYTS

La Carsat a impulsé la création de clubs. 68 % des PME n'ont pas identifié le risque routier dans leur document unique. 80 % d'entre elles n'ont pas de plan de prévention du risque routier. L'accident de la route est considéré comme appartenant à la sphère du privé. Cette idée est renforcée par la logique assurantielle de recherche du responsable. Le constat sert à désigner le conducteur qui a commis l'erreur. Un chef d'entreprise lie ainsi un accident à la faute d'un salarié. Si le conducteur n'est pas responsable, l'on invoque la fatalité, l'on estime que rien ne peut être fait contre l'imprudence individuelle. La croyance en une fatalité est très néfaste à la prévention. Il convient donc de changer l'image de l'accident de la route. Ce dernier est multifactoriel. Un changement culturel doit être impulsé à cet égard pour développer l'utilisation de l'arbre des causes, travailler certes sur les compétences et les comportements, mais aussi sur la préparation et la planification des déplacements, l'adaptation des véhicules à l'activité, l'organisation des communications… Les entreprises qui ont opéré ce changement sont invitées à faire part de leur expérience à celles qui ne l'ont pas encore fait ou qui débutent. L'objectif est de diffuser la culture de l'arbre des causes et d'encourager à agir sur l'ensemble des facteurs.

La Carsat accompagne également les clubs dans leurs réflexions. Elle met son réseau d'experts à leur disposition. Nous apportons aussi un soutien financier pour par exemple diffuser des outils de communication, rénover un site Internet, etc.

Valérie DURIER

Des événements sont-ils organisés ?

Renaud NUYTS

Oui. Nous avons participé à un salon. Le club SRE a créé un village sécurité routière. Des experts y ont proposé leur offre de formation, des aménagements de véhicule, etc. D'autres actions sont plus intéressantes encore.

Valérie DURIER

L'intérêt de ces dernières repose-t-il sur leur pérennité ?

Renaud NUYTS

Organiser une réflexion collective me paraît essentiel. Les clubs bretons n'hésitent pas à réfléchir à des enjeux complexes. Ces derniers ne peuvent pas être traités simplement en copiant certaines bonnes pratiques. Les clubs SRE permettent une réflexion collective à partir des expériences de chacun et avec des spécialistes extérieurs pour formuler des préconisations. Par exemple, le contrôle de la consommation de drogues dans une entreprise est compliqué. A-t-on le droit de mener des contrôles aléatoires de consommation de stupéfiants ? Comment réaliser ces contrôles ? Que faire si le résultat d'un contrôle est positif ? Répondre à ces questions demande des connaissances approfondies en droit du travail, en droit pénal et également des compétences médicales.

Un groupe de travail du club SRE29 réfléchit aux enjeux de la drogue et de l'alcool. L'objectif est de formuler des préconisations et de produire un film qui sera largement diffusé.

Valérie DURIER

Le club SRE29 est très actif.

Katell BOTREL-LUGUERN

Ce club a également vingt ans et traite toujours du même thème : la place de la sécurité routière dans les entreprises. Des événements, des temps forts de communication s'imposent pour faire connaître le club. Néanmoins, c'est le travail quotidien qui prime. La Carsat et la préfecture soutiennent ponctuellement les clubs. Cela étant, le club du Finistère n'a pas besoin de nous pour vivre et se pérenniser.

Valérie DURIER

Vous jouez ainsi un rôle important à la création, puis en soutien. Toutefois, le club n'est pas un relais des pouvoirs publics.

Katell BOTREL-LUGUERN

Tout à fait. Le club est totalement autonome et neutre. Nos discussions sont parfois épineuses. La mise en œuvre de nouvelles mesures en matière de sécurité routière fait parfois l'objet de discussions avec les entreprises.

Valérie DURIER

Peuvent-ils être conflictuels ? Vos visions respectives peuvent-elles s'opposer ?

Katell BOTREL-LUGUERN

Par exemple, les entreprises ne sont pas toutes favorables à la désignation des conducteurs en infraction. Autre exemple récent dans le Finistère : l'éthylotest antidémarrage est expérimenté comme alternative à la suspension administrative. Cette mesure individuelle provoque également des débats. L'employeur décidera-t-il d'installer cet éthylotest dans un véhicule professionnel si un salarié y était contraint à titre personnel ?

La préfecture est un relais de la politique nationale. Néanmoins, nous ne souhaitons pas nous limiter à édicter des règles, mais échanger et expliquer.

Le préfet peut également valoriser le travail d'un club ou un projet par sa présence. Celle-ci contribue à mettre en lumière l'action du club ou des entreprises. Nous devons être présents sans dicter l'action des clubs. Le Club du Finistère organise trois à quatre réunions plénières annuelles, puis cinq à six groupes thématiques de travail. L'un d'entre eux prépare un film sur la consommation d'alcool et de stupéfiants. Cela nécessitera deux années. J'apporte de la connaissance, des réseaux (forces de l'ordre, etc.). Nous pouvons créer des liens entre les différentes parties afin d'élaborer des outils de pédagogie adaptés aux besoins des entreprises.

Florence DUFOUR-FERRARA

Nous organisons également des groupes de travail. Nous ne nous limitons pas à échanger des bonnes pratiques. J'espère que la Carsat reviendra à nos côtés.

Il a été souligné durant la matinée que les dirigeants devaient porter la stratégie. Effectivement, les préventeurs ne peuvent pas tout faire seuls. Les partenaires de la préfecture ou de la Carsat apportent une légitimité et une crédibilité qui encouragent les dirigeants d'entreprise à agir.

Valérie DURIER

Les clubs se structurent de différentes manières. Tous ne demandent pas de cotisation.

Jean-Yves MELIN

Nous avons créé une association de loi 1901. L'adhésion annuelle représente environ 100 euros pour les plus petites entreprises et 200 à 300 euros pour les plus grandes. La cotisation ne doit pas être un frein à l'adhésion. Elle doit permettre à l'association de vivre. Nous devons être financièrement autonomes pour pouvoir porter nos projets en toute indépendance.

La préfecture et la Carsat ont très vite rejoint la SRE79. Elles ont contribué à l'événement organisé début décembre pour la naissance de l'association.

Valérie DURIER

Cet appui encourage les adhésions.

Jean-Yves MELIN

Oui. S'appuyer sur le réseau local permet de démultiplier les interlocuteurs.

Même en l'absence de réseau structuré, créer un club est possible en recourant à quelques personnes référentes et expérimentées. Ainsi, j'ai pu bénéficier des conseils de Jean-Claude Robert, Régis, Olivier Baril (Club SRE35).

Échanges avec la salle

Kity BRIFA, Groupe Utac Ceram

L'Utac Ceram est un institut dédié à l'automobile et à la mobilité. Je suis responsable du service conduite préventive. Je suis heureuse de constater que différentes entités se réunissent pour rechercher des solutions en matière de prévention du risque routier. Recourez-vous à des centres agréés préventeurs ou à des sociétés référencées ?

Jean-Yves MELIN

SRE79 a commencé à travailler avec Automobile club 79, dont les membres faisaient partie de notre réseau et contribuaient aux discussions. Nous ne nous interdisons pas de faire appel à des spécialistes pour enrichir les débats.

Florence DUFOUR-FERRARA

Selon le thème traité, le club peut faire appel à des experts. Les entreprises qui recourent à des spécialistes pour elles-mêmes peuvent aussi partager un retour d'expérience au sein du club.

Renaud NUYTS

Dans le Finistère, le DGO prévoit de recenser les compétences en matière de risque routier et de créer un annuaire départemental. L'enjeu sera ensuite d'actualiser cette liste. Des problématiques de concurrence déloyale pourraient également apparaître.

Katell BOTREL-LUGUERN

En 2017, les trois clubs bretons ont été réunis une journée pour bénéficier de la venue d'experts en écoconduite. Cette mutualisation est précieuse.

Kity BRIFA, Groupe Utac Ceram

Le recours à un institut agréé et certifié permet de bénéficier de financements ou d'utiliser le CPF par exemple. Le Groupe Utac Ceram est d'ailleurs agréé et est très attaché à la pérennité des actions proposées.

Florence DUFOUR-FERRARA

Nous ne faisons pas appel à des structures agréées. Nous avons choisi une mutualisation entre experts membres du club.

Question de la salle

Les entreprises peuvent faire appel à un préventeur conseil. Les associations de sécurité routière, par ailleurs, mettent en commun leur savoir, leurs pratiques, etc.

Certaines grandes entreprises ont des moyens considérables. Elles les déploient dans leurs filiales internationales et n'ont pas besoin d'experts externes. Pour leur part, clubs et associations ont très peu de moyens et doivent donc les utiliser intelligemment et mutualiser. Les clubs sont également régis par des règles éthiques. Le principe de respect mutuel y prévaut.

Valérie DURIER

Vous avez cité quelques clés de réussite. Quelles sont les clés de la pérennité d'un club ?

Katell BOTREL-LUGUERN

Dans le Finistère, le club est présidé par un nouveau membre tous les trois ans. Chaque entreprise s'investit ainsi plus que les autres à un moment.

Valérie DURIER

L'implication de chacun à tour de rôle est nécessaire.

Katell BOTREL-LUGUERN

En effet. Une intéressante année de tutorat est d'ailleurs organisée avant la passation. Les présidents apprennent beaucoup au cours de ces trois années. Ils participent à des événements et organisent des actions qui dépassent le cadre de leur entreprise. Cela crée aussi une impulsion en interne.

Serge COLT

La formation d'ISRE du club ESR69 est-elle ouverte à des personnes d'autres départements ? Pouvez-vous nous donner des détails concernant cette formation ?

Florence DUFOUR-FERRARA

Cette formation a été créée à partir du retour d'expérience des entreprises membres. Ces trois jours de formation solidaire visent à apprendre à intervenir dans le domaine du risque routier selon divers formats (quart d'heure sécurité, sensibilisation, etc.). L'aspect pédagogique est crucial. Il importe de passer de la maîtrise du risque par le chiffre à la maîtrise par le sens.

Question de la salle

Je fais de la prévention dans la Drôme depuis quinze ans sans y avoir identifié de clubs. Existe-t-il un annuaire des clubs locaux ?

Florence DUFOUR-FERRARA

Il me semble qu'il n'existe pas de club dans la Drôme.

Question de la salle

Un club existait autrefois en Drôme-Ardèche. Un tissu suffisamment important doit exister pour créer un club.

Lors de l'élaboration du livre blanc sur les trajets domicile-travail en 2010, la CNAM a cherché à connaître les organismes que les entreprises jugent les plus crédibles pour développer la prévention du risque routier professionnel. Les Carsat bénéficiaient de la plus grande notoriété, suivies des clubs d'entreprises sécurité routière. Ces derniers sont ainsi peu nombreux, mais ils sont bien identifiés et réputés.

Katell BOTREL-LUGUERN

La dynamique doit être relancée. Un audit sur les clubs SRE a été mené. Le recensement des clubs est en cours. Un groupe relatif au risque routier doit par ailleurs être créé à la DSR.

Michel DUCHÊNE

Le DGO présente les principaux axes pour cinq années. Ce document est toutefois peu connu.

Katell BOTREL-LUGUEM

Le DGO est le document de référence des préfectures. Il décline les enjeux prioritaires. Le DGO 2018-2022 vient d'être élaboré avec tous les partenaires – dont les clubs – et sur la base d'indicateurs pluriannuels. Pour la première fois, le risque routier est intégré au DGO, ce qui explique que ce document soit peu connu par les entreprises. L'apport des clubs a été enrichissant.

Francis MAROTEL, intervenant en sécurité routière, Bourgogne-Franche-Comté

J'ai subi un accident très grave de moto il y a quelques années et j'interviens dans les établissements scolaires. Faire part de ce que nous avons vécu, présenter les conséquences d'un accident a un réel impact. Les témoignages permettent d'encourager les conducteurs à changer de comportement. Nous tentons d'intervenir en entreprise, mais ces dernières ne nous répondent pas. Comment les atteindre ? Les deux tiers des accidents ont lieu à moins de 25 kilomètres du domicile. Ils sont liés à 90 % aux comportements.

Renaud NUYTS

Ces témoignages manquent probablement. Il n'existe pas de clubs en Bourgogne-Franche-Comté. Je vous invite à échanger ultérieurement avec moi pour évoquer ce point.

Valérie DURIER

Pour conclure, pouvez-vous nous donner une ou deux clés de la pérennité d'un club ?

Florence DUFOUR-FERRARA

Elle repose selon moi sur une relation de confiance et du liant.

Renaud NUYTS

Les clubs doivent démontrer l'efficacité des actions qu'ils mènent. Des travaux s'imposent ainsi pour trouver la manière d'évaluer cette efficacité.

Michel DUCHÊNE

Je souscris à ce qui a été dit. Le risque routier doit être considéré comme tous les autres risques et bénéficier des mêmes moyens pour que l'action soit pérenne.

Jean-Yves MELIN

Le club est récent. Un collectif commence à émerger suite à l'événement organisé au début du mois de décembre. Nous préparerons prochainement notre plan d'action 2019. La volonté de coconstruire est très présente.

Valérie DURIER

Merci à tous.

Conclusion

Emmanuel BARBE

Délégué interministériel à la sécurité routière

Valérie DURIER

Nous arrivons au terme de cette journée, à l'issue des quatre ateliers, en compagnie d'Emmanuel Barbe.

Laurent BAZIN

Il était vraiment passionnant pour nous de discuter avec l'ensemble d'entre vous et de mesurer votre engagement.

Valérie DURIER

Les ateliers ont été l'occasion de recenser un nombre important de questions.

Laurent BAZIN

À la fin de mon atelier, une question a émergé sur l'éventualité d'une refonte du permis de conduire pour le transformer en permis de gérer des systèmes de conduite.

Emmanuel BARBE

C'est une très bonne question. On a commencé, dans le cadre de la mission Véhicules autonomes qui est dirigée par madame Idrac, à réfléchir à l'impact du véhicule autonome sur la conduite de demain. Pour l'instant, nous sommes plus dans l'idée que l'arrivée de fonctions de plus en plus automatisées sur les véhicules – tant qu'il n'y aura pas un véhicule totalement autonome – appelle plutôt un surcroît de formation. Ce n'est pas très tendance de dire cela parce qu'on serait plutôt tenté de penser qu'à l'inverse, le véhicule autonome pourrait permettre de ne plus avoir du tout besoin d'un permis de conduire. Nous commençons à réfléchir à cette question. Pour l'instant, je n'ai pas de réponse. On essaie d'impliquer les niveaux européens. Je vais prendre un exemple tout simple. Un régulateur de vitesse adaptatif ne fonctionne pas de la même manière selon les modèles. Or beaucoup de gens qui pourraient utiliser les fonctions les plus élaborées sur ces véhicules sont ceux qui les louent. L'un des impacts de la mauvaise connaissance du fonctionnement de ces aides à la conduite automobile, c'est que ces personnes ne les mettent pas en œuvre. Et quand elles le font, c'est sans en connaître vraiment leur fonctionnement ; cela peut créer un risque. Votre question est donc très pertinente, mais je ne suis pas capable actuellement de vous répondre sur la façon dont va évoluer le permis pour tenir compte des nouvelles technologies. C'est un sujet dont nous devons nous emparer.

Laurent BAZIN

J'ai une deuxième question sur l'opportunité de rendre obligatoire la formation post-permis.

Emmanuel BARBE

Alors non, tout simplement parce qu'il faut penser, dès qu'on parle de permis de conduire, à la multitude de personnes que cela concerne. Vous avez chaque année une tranche de la population – environ 850 000 personnes – qui obtient le permis de conduire une voiture. Si vous considérez que ces tranches vont aller de dix-huit à quatre-vingt-cinq ans, cela fait des millions et des millions de gens qu'il faudrait former, et c'est extrêmement difficile à envisager. Il y a un autre problème, c'est bien évidemment le coût. Cette piste est donc plutôt envisagée d'une autre façon, c'est-à-dire de façon facultative. On a déjà des textes qu'on va mettre en vigueur cette année pour faire en sorte qu'un jeune conducteur

puisse faire un peu de formation et puisse ensuite récupérer plus vite l'intégralité des points sur son permis de conduire. Mais je voudrais quand même rappeler une chose. Le permis à points est un mécanisme de formation continue, dans le sens où quand une personne a perdu trop de points, elle est obligée d'aller suivre 14 heures de formation dans un stage qu'on appelle à tort « stage de récupération de points », mais dont le vrai nom est « stage de sensibilisation à la sécurité routière ». Donc il existe une formation continue pour ceux qui en ont la nécessité. Faire plus, ce n'est pas facile pour les questions de grand nombre que je viens d'évoquer. Je ne dis pas que ça ne serait pas utile, mais c'est aussi, je le disais ce matin, pourquoi je crois beaucoup au vecteur entreprise. Parce qu'au fond un des engagements souscrits par les entreprises ayant adhéré aux engagements des entreprises, largement représentées ici, c'est de faire de la formation. Et la formation, ce n'est pas forcément d'apprendre les panneaux « attention, zone où les camions d'explosifs sont interdits ». Cela ne sert pas à grand-chose. Les vrais gains en sécurité routière sont des gains de comportement et de partage de la route. Les entreprises font cela très bien.

Laurent BAZIN

L'exemple de Renault a été cité, car ce constructeur délivre des formations de 15 minutes lors de la prise en main des véhicules.

Emmanuel BARBE

Il y a actuellement, au sein du Conseil national de la sécurité routière, une réflexion sur une obligation qui serait faite aux fabricants de véhicules de passer des vidéos. On va donc y réfléchir, mais, je le répète, je pense que ces nouvelles technologies impliquent nécessairement une formation. Cela étant, je voulais juste ajouter un point. J'entendais tout à l'heure l'une des autres questions sur cet atelier, portant sur les instruments qui dès aujourd'hui permettent d'aider à la sécurité. La Sécurité routière a développé une application qui s'appelle « Mode Conduite », pour inciter les conducteurs à ne pas téléphoner au volant. C'est une idée. L'électronique et les applications permettent certainement beaucoup plus d'imagination encore dans ce domaine. Et, à cet effet, nous avons lancé un concours Innovation sécurité routière. Je le dis ici parce que l'an dernier, par exemple, Michelin a été récompensé pour une application de gestion de flotte des poids lourds qui au départ était uniquement destinée à un usage interne à l'entreprise. Michelin a finalement choisi de commercialiser cette application. Cette entreprise a fait ce que nous souhaitions en lançant ce concours : du business sur la sécurité routière. Je pense que si l'on veut inciter les entreprises à innover dans ce domaine, il faut qu'elles prennent conscience qu'elles peuvent gagner de l'argent en développant des systèmes de sécurité routière. C'est ce qu'avait fait Michelin. Nous étions très honorés qu'ils soient venus solliciter l'imprimatur de la Sécurité routière et j'espère que depuis ils ont vendu leur application à beaucoup d'autres entreprises.

Valérie DURIER

Lors du premier atelier, il est ressorti que certaines entreprises avaient décidé d'interdire purement et simplement l'alcool et le téléphone lors des déplacements. Après une concertation dans l'entreprise, la mise en place s'est déroulée sans difficulté.

Emmanuel BARBE

La crainte d'une mesure et de ses effets, cela me rappelle quelque chose de récent… En même temps, on voit bien que quand on a parlé, dans le passé, de l'obligation de la ceinture de sécurité, que n'a-t-on pas entendu ? Au fond, le rôle de la Sécurité routière est d'essayer, à un moment, d'imposer une contrainte et que, petit à petit, les uns et les autres l'intériorisent. Je pense que finalement celui qui conduit sans téléphoner se rend compte au bout d'un moment qu'il s'est épargné du stress, qu'il est moins fatigué et, accessoirement, s'il lit les statistiques, qu'il a pris moins de risques sur la route. Ce que j'ai noté aussi dans l'atelier auquel j'ai assisté, puisque j'ai assisté à celui-là, c'est qu'il y avait

quand même eu une démarche d'accompagnement et de recherche du consentement. Je crois que c'est la bonne méthode.

Valérie DURIER

Il y a eu, à chaque fois, non pas une façon coercitive de mettre en place une mesure, mais une responsabilisation et un engagement de tous.

Laurent BAZIN

Comment réduit-on l'écart de l'accès des PME aux formations sur la sécurisation de leur flotte automobile et de leurs salariés par rapport aux grands groupes ?

Emmanuel BARBE

Il y a là une vraie question. On sait très bien qu'on a un angle mort – en matière de sécurité routière, ces mots « d'angle mort » sont appropriés – dans les TPE et les PME, tout simplement parce que l'investissement que requiert la sécurité est vu, parfois, comme impossible à cause du temps et des moyens. On a vu aujourd'hui des solutions qui se dégagent. On l'a vu au niveau de la Caisse nationale de l'assurance maladie. On a vu aussi des formules qui sont mises en ligne par différents assureurs, qui permettent à une petite entreprise de faire un autodiagnostic. Donc, il y a plein de solutions. Je pense qu'il faut encore les faire connaître, et c'est aussi le but de cette journée. On a également essayé de travailler avec tous les syndicats, les associations qui agrègent les toutes petites entreprises. Ce n'est pas facile parce que c'est souvent des syndicats de syndicats, et le dialogue direct n'est pas simple. Mais je suis convaincu qu'il y a là un effort majeur qui doit être accompli. Je le répète, tout ce qu'on a capitalisé aujourd'hui et l'an dernier autour de ces séminaires et la diffusion qu'on peut en faire y contribueront. Mais on est au tout début du chemin. Je suis tout à fait conscient de cela.

Valérie DURIER

Lors de l'atelier sur les clubs d'entreprises, il est apparu qu'ils faisaient l'objet d'un réel engouement. Certains clubs vivent depuis vingt ans et ont des activités variées. Nous avons eu des difficultés à terminer cet atelier, car il restait encore beaucoup de choses à dire.

Emmanuel BARBE

J'ai juste un regret : c'est qu'il n'y ait pas encore de club d'entreprises partout en France. Donc, c'est un objectif qu'on va essayer d'atteindre… Nous allons tirer des enseignements à partir de ce qui a été dit aujourd'hui, de ce qu'on connaît aussi de ces fonctionnements. À chaque fois, ce qu'on observe, c'est un lien entre une personne d'une entreprise et une personne de la préfecture, qui ensemble arrivent à créer cet élan. Je pense ici qu'il faut qu'on structure des contenus prémâchés pour ceux qui voudraient en créer des nouveaux, pour ne pas qu'ils aient à réinventer la roue en fait. Et, simplement, je voulais vous dire que si c'était compliqué d'arrêter le débat, c'est parce que ce sont des gens fondamentalement passionnés. C'est ce que j'ai découvert en m'occupant de sécurité routière. Au fond, c'est une matière qui suscite la passion. Quand on commence à s'occuper de sécurité routière, on devient initié et… ne pensez pas que je vire au mystique… mais je pense qu'on a envie de révéler une certaine vérité aux autres, tellement on entend d'âneries sur le sujet. Donc je crois que ça vient de là, cette passion. En tous cas ce que je note, c'est qu'il y a des personnes qui s'occupent depuis longtemps, avec toujours le même engouement, de sécurité routière et dans les clubs d'entreprises c'est très typique. Je voulais juste dire une dernière chose. Ce qui m'avait frappé, lorsqu'on a conclu les engagements à Beauvau à l'époque, c'était qu'il y avait 21 entreprises, des très grandes entreprises puisqu'elles représentaient un peu plus d'un million de salariés. Et, à l'issue de la cérémonie officielle, ces entreprises qui sont le fleuron de notre économie, se sont tournées vers nous, modeste administration, en nous demandant notre appui pour les

aider à se fédérer. Et ce que j'en ai déduit, c'est que c'était une longue démarche de solitude pour chacune des entreprises qui avait mené un projet de sécurité routière. Et c'est pour cela que je crois beaucoup à ce rassemblement, parce que ça aide à progresser. Par exemple, le monsieur ou la madame Sécurité d'une entreprise petite va revenir dans son entreprise en disant : *« Regardez ce qu'ils font chez Total. Regardez ce qu'ils font chez PSA. »* Et, d'ailleurs, l'inverse se produira parfois, puisqu'il y a des bonnes idées partout. Je crois donc beaucoup à cette émulation. J'espère que nous fêterons – c'est une instruction à mes troupes – 2 000 signatures rapidement, puisque, vraiment, il faut que l'on continue. Il y a beaucoup d'entreprises en France qui peuvent encore signer.

Laurent BAZIN

Nous avons fait le constat que parfois les problèmes de sécurité pouvaient être réglés par d'autres biais tels que celui de la limitation des déplacements pour voyager plus « propre ». Par conséquent, la conception de la sécurité routière n'est-elle pas trop étroite ?

Emmanuel BARBE

Alors, c'est un peu des deux qu'il faut faire, parce qu'il y a des mesures très spécifiques à la sécurité routière qu'il faut bien prendre en attendant que les déplacements évoluent fondamentalement. Mais pour le reste, je suis totalement d'accord avec vous : plus on arrive à inclure la problématique de la sécurité routière dans la problématique de la mobilité, mieux on fait. Il y a une chose dont on a peu parlé aujourd'hui, c'est le copartage, le covoiturage. C'est un mode extrêmement intéressant parce qu'on sait aussi que le covoiturage induit des comportements plus responsables ; donc, il y a énormément à faire. Les plans de déplacement des entreprises sont aussi très intéressants de ce point de vue-là. Je crois que la sécurité routière est une problématique particulière *hic et nunc*, mais je suis d'accord avec vous pour dire que c'est un sous-ensemble de la mobilité plus globalement et qu'il faut l'envisager toujours plus de cette façon.

Valérie DURIER

Globalement, que devons-nous retenir de cette journée ?

Emmanuel BARBE

Je ne vais pas faire de conclusion parce que je pense que vous êtes tous épuisés et puis il y a des gens qui ont parlé beaucoup mieux que moi. Je voudrais juste adresser à tous un très grand remerciement. Il y a eu aujourd'hui des débats, je pense, d'une qualité exceptionnelle. Moi qui ne peux pas dire que je ne connais pas le sujet, j'ai appris plein de choses. J'espère donc que c'est la même chose pour vous. J'aurais juste envie de vous demander une chose aux uns et aux autres : soyez les porteurs, les ambassadeurs de tout ce qui s'est dit aujourd'hui. Je crois qu'il y a eu beaucoup d'intelligence mise en commun.

Je voudrais finir par deux remerciements, d'abord à vous Valérie et à vous Laurent, pour cette animation magnifique. Vraiment, je pense que vous avez réussi à rendre vivants ces débats et à les structurer. Et puis, si vous me permettez, je voudrais aussi remercier tous ceux qui ont concouru à l'organisation de cet événement, mon équipe à la Direction de la communication avec Laurence Derrien et ses équipes, également nos agences qui nous ont aidés et tous ceux qui ont contribué à cet événement. Voilà, c'est ça que je voulais dire.