

Département CASER - R2S2

le cnam

CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET METIERS

Centre de Paris

MEMOIRE

Présenté en vue d'obtenir le

DIPLOME LICENCE PROFESSIONNELLE

Evaluation et gestion des risques pour la santé/sécurité dans les entreprises

Par Julien Talles

Comment initier une démarche de prévention du risque routier en mission pour les agents commerciaux du site Vincennes d'Essilor?

Soutenu le

Jury :

Mme Laura Temime- Enseignante CNAM

Mme Mounia Hocine- Enseignante CNAM

Mr Kamel Bahri- Ingénieur Ville de Paris

Maître de Stage : Mme Charlène Gardien- Conseillère prévention des risques Essilor Vincennes

Tuteurs académiques : Mme Mounia Hocine- Enseignante CNAM

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier Charlène Gardien pour m'avoir permis de faire ce stage au sein d'Essilor mais aussi de m'avoir orienté tout au long de cette mission.

Je tiens également à remercier l'ensemble des professeurs du CNAM, Mounia Hocine, Laura Temime, Dominique Vacher et William Dab. Ils m'ont apporté les connaissances, les méthodes et une approche globale de la santé sécurité environnement durant mon parcours de Licence Professionnelle.

Mes remerciements vont également au Chef de Centre des Pompiers d'Athis-Mons le Lieutenant Jean-Louis Rasolomanana ainsi que son Adjoint le Lieutenant Jacques Afonso. Ils m'ont permis d'aménager mon temps de travail afin que je puisse suivre l'ensemble de ma scolarité et m'ont soutenu dans mon projet de réorientation professionnelle.

Enfin je remercie ma compagne Marie Latreille pour m'avoir accompagné tout au long de ce parcours.

Résumé :

Lors d'une révision du Document Unique, il est apparu que le risque de trajet en mission demeurait mal maîtrisé pour les agents technico-commerciaux du site de Vincennes de l'entreprise Essilor. Pour répondre à cette problématique il a été essentiel de faire dans un premier temps un état des lieux en tenant compte de la réglementation mais aussi des contraintes contextuelles. Dans une deuxième partie, ce mémoire aborde à l'aide de données nationales les plus grands facteurs de risque lié à la sinistralité. Enfin, grâce à une analyse des différentes solutions que proposent les différents acteurs de la prévention routière nous avons pu créer un outil permettant de recueillir des données pour chaque facteur de risque et de dégager des actions de préventions ciblées individuellement et collectivement, en respectant les contraintes du service.

Commenté [BK1]: De quel risque de trajet parle-t-on ? des risques routiers ?

Commenté [BK2]: Prévention (sans -s-)

Abstract :

During a review of the Risk Analysis Document, it became clear that mission trip of risk remained poorly controlled for technical sales agents of the Company Essilor in Vincennes. In order to solve this problem, the point was to make at first an inventory taking into account the regulation but also the contextual constraints. In the second part, this diploma paper discusses the biggest risk factors related to the rates of injury, by using national data. Finally, by analyzing the different solutions proposed by the various actors of road safety, we could create a tool to collect data for each risk factors and to identify individually and collectively targeted actions of prevention, respecting the constraints.

SOMMAIRE

PROBLEMATIQUE.....	9
1.1/ Présentation générale de l'entreprise ESSILOR.....	9
1.1.1 L'histoire d'un groupe	9
1.1.2 La chaîne d'activité	9
1.1.3 Chiffres clés.....	10
1.2/ Eléments de contexte	10
1.2.1/ Etat des lieux dans l'entreprise	10
1.2.2/ L'esprit des textes législatifs et réglementaires	17
1.2.3/ Des enjeux financiers pour les entreprises	19
1.3/ Problématique et Objectifs	20
2 / DONNEES ET METHODE	20
2.1/ Les données.....	21
2.1.1 Les statistiques de l'accidentologie.....	21
2.1.2 L'accidentologie en entreprise.....	21
2.1.2 Les principales causes de la sinistralité routière	23
2.1.3 Les différentes raisons de la baisse.....	28
2.2/ L'ensemble des démarches de préventions préconisées	32
2.3/ Le choix d'un outil d'analyse pour maîtriser le risque	34
3/ RESULTAT	35
3.1/ La mise en place d'un outil de recueil de données et de prévention	36
3.1.1 Recueil des données des accidents	36
3.1.2 Choix des indicateurs.....	37
3.1.2 Cotation des indicateurs.....	41
3.2 Résultat et présentation de l'outil	42
3.2.1Analyse de profil individuel :	42
3.2.2/Analyse de l'ensemble d'une population :	43
3.3/Proposition d'actions complémentaires	45
3.3.1/Communiquer	45
3.3.2/Une note explicative.....	46
3.3.3/Une grille d'auto-évaluation	46
4/ DISCUSSION	47
CONCLUSION	48

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Extrait du document unique sur le risque routier en mission Essilor (Vincennes) en 2015	12
Tableau 2 Extrait de la méthodologie utilisée pour le Document unique	13
Tableau 3 Accident de travail en 2014 Essilor (Vincennes)	14
Tableau 4 Tableau comparatif de nombre de tués lié au travail (Source AMRAE)	22
Tableau 5 Exemple de tableau sur la proportion du type d'accident	36
Tableau 6 Exemple d'évaluation multicritère	37
Tableau 7 Tableau comparatif des indicateurs choisis par les guides d'utilisation	38
Tableau 8 Tableau des indicateurs et cotations du thème "Informations et compétences"	41
Tableau 9 Indicateurs et cotations du thème "Organisation et Déplacements"	41
Tableau 10 Indicateurs et cotations du thème "Sinistralité"	42
Tableau 11 Indicateurs et cotation du thème "véhicule"	42
Tableau 12 Total des points sur les thèmes d'indicateurs	43
Tableau 13 Indicateurs du thème "véhicules" sur un profil individuel	43
Tableau 14 Total des points sur les thèmes d'indicateurs	44
Tableau 15 Indicateurs du thème « Informations et compétences » d'un profil collectif	44
Tableau 16 Indicateurs du thème « Organisation et Déplacements » d'un profil collectif	45
Tableau 17 Grille d'auto-évaluation en matière de prévention du risque routier	47

LISTE DES FIGURES

Figure 1 Schéma des étapes de production	10
Figure 2 Sinistres pour l'ensemble des commerciaux Essilor Vincennes 2015	15
Figure 3 Schéma comparatif du nombre de tués sur les routes (Sources AMRAE)	22
Figure 4 Nombre de tués sur les routes et du nombre tués en accident de la route en mission (AMRAE)	23
Figure 5 Sondage sur les excès de vitesse lors de déplacement professionnels (Sondage IFOP 2011)	24
Figure 6 La fatigue au volant lors de trajet professionnel (Sondage IFOP 2011)	25
Figure 7 L'utilisation du téléphone portable au volant lors de trajet professionnel (Sondage IFOP 2011)	26
Figure 8 Comparaison des comportements entre la sphère privée et professionnelle concernant la conduite d'un véhicule (Sondage IFOP 2011)	26
Figure 9 Graphique sur l'évolution des infractions et de la mortalité routière en France (Source ONISR)	30
Figure 10 Evolution de la mortalité routière en France et les mesures prise en matière de sécurité (ONISR)	31
Figure 11 La démarche globale du risque routier en entreprise (Source PSRE)	33
Figure 12 Diagramme sur la perception des principales causes des accidents routiers professionnels en mission (Sondage IFOP 2011)	38
Figure 13 Diagramme Force et Faiblesse par rapport aux indicateurs	42
Figure 14 Diagramme d'un ensemble de population	44

LISTES DES SIGLES ET DES ABREVIATIONS

HSE : Hygiène Sécurité Environnement

DU : Document Unique

ATC : Agents Technico-Commerciales

INRS : Institut National de recherche et de Sécurité

CHSCT : Comité d'Hygiène et de Sécurité et Condition de Travail

AT /MP : Accident de Travail / Maladie Professionnel

Commenté [BK3]: professionnelle

SMART : Spécifique/ Mesurable/ Accessible/ Réaliste/ Temporel

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

BAAC : Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporel

CNAMTS : Caisse National de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés

AMRAE : Association pour le Management des Risques et des Assurances de l'Entreprise

IFOP : Institut Français d'Opinion Publique

DISR : Délégués interministériel à la Sécurité Routière

DSCR : Direction de la Sécurité Routière et de la Circulation Routière

CNSR : Conseil National de Sécurité Routière

PSRE : Promotion et Suivi de la Sécurité Routière en Entreprise

CISR : Comité Interministériel de la Sécurité Routière

UE : Union Européenne

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

OPPBTP : Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics

CRAMIF : Centre Régional de l'Assurance Maladie d'Ile- de France

Commenté [BK4]: Caisse et non Centre

CARSAT : Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail

ABS : Système Anti-Blocage de roue

GHV : Gilet Haute Visibilité

INTRODUCTION

En 1972, la France comptait plus de 18000 personnes tuées sur la route, ce qui représentait le nombre d'habitants de la ville de Mazamet. Depuis cette date, la sécurité routière est devenue un enjeu majeur pour la santé publique. De plus la circulation allant sans cesse en augmentant, les prévisions en devenaient encore plus alarmantes. Malgré les efforts engagés pour l'amélioration des infrastructures et pour une réglementation plus restrictive, la France n'arrivait pas à inverser la courbe du nombre de tués sur la route.

Dans les années qui ont suivi, grâce à un renforcement de la législation, une politique cohérente permettant une meilleure coordination entre les différents ministères, mais surtout grâce à des campagnes de communication de grande ampleur, les gouvernements successifs ont réussi à réduire le nombre de tués sur la route. Depuis, de nombreux leviers ont été utilisés, telle que la prévention, qui ont permis de réduire le nombre de morts sur la route à 3118 en 2014.

Cette problématique n'échappe pas au monde de l'entreprise. **Trop souvent sous-estimé, le risque routier est un risque professionnel pourtant majeur. C'est en effet la première cause de décès par accident au travail: "près de la moitié des accidents mortels du travail de salariés du régime général sont des accidents de la route"**¹.

Forcée de réagir, la législation a imposé aux entreprises un devoir légal, celui de prendre en compte le risque routier en mission comme un risque professionnel lié à ses activités. De ce fait l'employeur est tenu par le code du travail qui impose de réaliser une évaluation lors de l'inventaire des risques professionnels formalisés dans le Document Unique².

Pour la compréhension du sujet et pour délimiter le périmètre de cette étude, il est important de donner une définition claire du risque routier en mission.

Il ne faut pas faire d'amalgame entre l'accident de trajet et l'accident de trajet en mission:

En effet **l'accident de trajet** est celui qui survient lors du parcours normal aller-retour effectué par le salarié entre :

- Le lieu de travail et sa résidence principale ou secondaire.
- Le lieu de travail et le restaurant, la cantine ou, d'une manière plus générale, le lieu où le travailleur prend habituellement ses repas.

Il est considéré par le **code de sécurité sociale** comme un accident de travail³, mais du fait de l'absence de lien de subordination pendant le déplacement domicile/travail, la prévention du risque trajet ne dépend pas d'une obligation légale. La mise en place d'une démarche de prévention doit être le résultat d'une volonté partagée entre l'employeur et son collaborateur.

A contrario, **l'accident de trajet en mission** comprend l'ensemble des trajets effectués dans le cadre du travail du salarié. De plus, il « *est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, survenu par le fait ou à l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs* »⁴. Dans un accident de mission, la responsabilité pénale du collaborateur peut être engagée en cas d'infraction au Code de la route ou d'accident corporel qu'il aurait occasionné. Mais attention, la

Commenté [BK5]: Police bleu ?

Commenté [BK6]: Code de la sécurité

¹ améli.fr

² Décret n°2001-1016 du 5 novembre 2001

³ Article L 411-1 du Code de la sécurité sociale

⁴ Article L 411-1 du Code de la sécurité sociale

responsabilité pénale et civile de l'employeur peut aussi être engagée s'il est établi un manque de prévention de sa part à l'origine d'un accident de la route.

C'est sur la notion de la prévention des risques de trajet en mission que portera l'objet de cette étude.

Essilor International est une société française qui conçoit, fabrique et commercialise des verres correcteurs et des équipements d'optique ophtalmique. Le groupe, leader mondial sur ce marché, est présent dans plus de 100 pays avec un chiffre d'affaires de 5,7 milliards d'euros. Engagé dans une politique de Santé Sécurité au travail, Essilor souhaite fournir un environnement de travail qui respecte l'intégrité physique et morale de ses salariés.

C'est au cours d'un stage de 3 mois au sein du service Prévention Santé Sécurité rattaché aux sites de Charenton et Vincennes et piloté par madame Charlène Gardien, que m'ont été confiées plusieurs missions dont celle de la mise à jour d'une partie du Document Unique. Cette dernière a révélé un risque critique au niveau des trajets en mission de l'ensemble des salariés du site Vincennes. La mise à jour du Document Unique a fait ressurgir plusieurs interrogations: Quels sont les enjeux du risque routier en mission? Comment est-il pris en compte ? Quelle méthodologie doit-on choisir? Et enfin quel support de gestion peut-on utiliser?

Ces trois questions principales nous ont amené à poser la problématique suivante :

Comment initier une démarche concrète de prévention du risque routier en mission pour les salariés du site Vincennes d'Essilor?

Pour y répondre, nous aborderons dans une première partie intitulée « problématique » une présentation de l'entreprise Essilor et le risque routier en mission auquel elle est confrontée, mais aussi le cadre législatif et réglementaire, ainsi que les enjeux financiers pour l'entreprise.

Dans une deuxième partie intitulée « méthode et données », nous présenterons différentes données relatives à la sinistralité routière en France, nous dresserons le panorama des solutions apportées par différents organismes de prévention, afin de déterminer, pour finir, le choix d'un outil de prévention.

Dans la troisième partie intitulée « résultat », nous présenterons l'élaboration de l'outil et sa mise en œuvre ainsi que des actions complémentaires.

Enfin, dans la quatrième partie intitulée « discussion », nous ouvrirons la réflexion avec un regard critique sur la démarche de ce travail.

PROBLEMATIQUE

Dans cette partie, nous allons aborder la présentation générale du groupe Essilor, afin de saisir le contexte industriel dans lequel la population étudiée évolue. Ensuite, nous présenterons le risque routier spécifiquement dans le site dans lequel a été effectué la mission qui nous a été confiée. Puis, nous étudierons le cadre réglementaire et législatif de l'objet de notre étude, avant d'envisager les enjeux financiers de ce risque pour Essilor.

1.1/ Présentation générale de l'entreprise ESSILOR

1.1.1 L'histoire d'un groupe

Les débuts:

En 1972, Essel et Silor, deux entreprises françaises dans le domaine de l'optique-lunetterie fusionnent et deviennent ESSILOR. Dans la même année deux événements vont marquer Essilor. Premièrement, le rachat de la société Benoist-Berthiot qui produit des verres progressifs va permettre à l'entreprise de gagner rapidement le monopole en France. Dans un second temps, la création de Valoptec, une société composée de cadres actionnaires qui détiennent encore aujourd'hui plus de la moitié des actions et de ce fait reste partie prenante au niveau des grandes décisions.

Aujourd'hui:

Essilor compte plus de 55000 collaborateurs dans le monde qui travaillent quotidiennement au développement du groupe dans 62 pays. Son slogan révèle sa mission qui est: "Mieux voir le monde " c'est à dire améliorer la vision des individus pour contribuer à rendre leur qualité de vie meilleure.

Essilor a signé en 2008 une convention de partenariat avec le Conservatoire national des arts et métiers à Paris. Cela a permis la réalisation de l'exposition « Bien vu, Varilux ! 50 ans d'innovation du verre progressif » en 2009 avec un don d'une sélection d'objets à ce musée national dédié aux techniques et à l'innovation.

1.1.2 La chaîne d'activité

La chaîne d'activité se compose d'usines de production, d'agence commerciale, de laboratoires, de prescriptions, de centres de distribution et de magasins clients:

-Les usines de production produisent en série essentiellement des verres finis et semi-finis qui approvisionnent les laboratoires. Toutes les usines du groupe Essilor sont certifiées ISO 9001 et ISO 14001 et OHSAS 18001.

-La commande se fait entre les opticiens et les agences commerciales qui enregistrent la commande de verres en prenant en compte le type de verre, de matériaux, la correction ophtalmique, les traitements, mais aussi la forme et l'épaisseur du verre.

-Les laboratoires de prescription mettent en place selon la commande plusieurs modifications sur le verre. Cela passe par cinq grandes étapes de fabrication telles que: la préparation, l'usinage, le polissage, la coloration et différents traitements (résistance aux rayures, antireflet), le contrôle.

-Pour finir, le verre est mis en pochette et expédié à l'opticien.

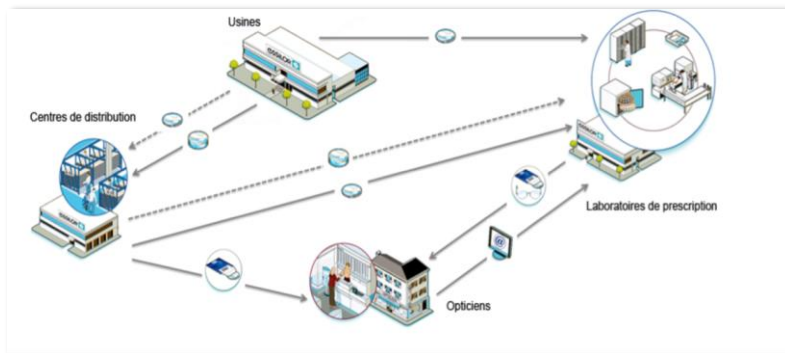


Figure 1 Schéma des étapes de production

1.1.3 Chiffres clés

Essilor est une société anonyme cotée en bourse, son action est dans l'Euronext. Le siège social se situe à Charenton-le-Pont et son président directeur général est depuis 2012 Hubert Sagnières, qui avait intégré le groupe en 1989. Aujourd'hui la société est numéro un mondial des verres correcteurs. Elle est présente dans plus de 100 pays et emploie près de 55000 collaborateurs dont 500 chercheurs. Elle produit 430 millions de verres chaque année et réalise un chiffre d'affaires toujours croissant qui a atteint près de 5.7 milliards d'euros en 2014. A travers le monde, on retrouve 4 centres d'innovation et de technologie, 28 usines, 454 laboratoires de prescriptions et 16 centres de distributions. Selon le magazine Forbes, Essilor figure à la 25^{ème} place sur la liste mondiale des sociétés les plus innovantes du monde.

1.2/ Eléments de contexte

1.2.1/ Etat des lieux dans l'entreprise

Le site de Charenton:

Le siège Essilor international se trouve à Charenton-le-Pont. Il est situé dans un bâtiment qui regroupe essentiellement des bureaux où l'on retrouve toutes les grandes directions du groupe au niveau international: la direction, les ressources humaines, la relation clients, les finances, les services généraux, ...

Dans le Document unique, toutes ces activités figurent dans la catégorie « administratif », permettant une prise en compte exhaustive des risques.

Le site de Vincennes:

Le siège Essilor France est basé à Vincennes dans un immeuble de 6 étages comprenant essentiellement des activités de bureau sensiblement identiques au site de Charenton, mais aussi une partie instrument, une boutique, les services commerciaux et un plateau téléphonique. L'activité « instruments » consiste en la réparation, l'amélioration et l'innovation dans le domaine de la correction ophtalmique. La boutique est un magasin de lunettes ouvert au public. La partie commerciale comprend les personnels administratifs et les commerciaux de terrain.

Le service hygiène, santé, environnement :

Le groupe Essilor compte plus d'une centaine de secteurs d'activités différents et plusieurs sites en France. Une situation qui impose donc la mise en place de politiques étroitement coordonnées en matière de gestion des ressources humaines et de l'hygiène, la sécurité et l'environnement (HSE).

Ces engagements sont supervisés par un réseau de responsables HSE locaux qui identifient des actions préventives. Mais c'est au niveau national que la politique, la stratégie et les directives sont élaborées pour l'ensemble du groupe. La mise en œuvre relève ensuite du service HSE de chaque site, ainsi que son adaptation aux spécificités locales. Par exemple, la trame du Document unique est identique pour toutes les entités, mais les risques sont identifiés et suivis au niveau local.

Dans le cadre du stage de licence, nous avons été affecté durant 3 mois sur le site de Vincennes, sous la responsabilité de madame Charlene Gardien, responsable HSE du site.

Nos missions étaient les suivantes:

-L'organisation de la sécurité incendie: conception des consignes de sécurité et communication et création d'un affichage, formation du personnel au rôle de guide file/serre file.

-Mise à jour d'une partie du Document unique.

-Participation à l'analyse et aux recommandations autour de la problématique de la gestion du risque routier en mission.

C'est dans ce cadre précis que s'inscrit le travail de ce mémoire.

Le Document unique et la sinistralité liés au risque routier :

Le service HSE a la charge de réaliser le document unique d'Essilor Vincennes, en collaboration avec les managers des commerciaux et technico-commerciaux. Cet outil, qui s'impose à toute entreprise dès le premier salarié d'après le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001 en application des articles L4121-2Légi 1 et L4121-3 du code du travail, permet d'engager une évaluation des risques afin de mettre en place une démarche de prévention et de la pérenniser. Chaque année, le service réalise une mise à jour de ce document.

La partie du document unique du site Vincennes, concernant le risque routier en mission a fait apparaître l'existence d'un risque critique. Il convient d'analyser plus précisément les données qui figurent dans le document unique (DU) sur le sujet.

En voici un extrait de 2015: tout d'abord, voici la méthodologie utilisée pour la réalisation de ce DU. Il s'agit d'une méthodologie habituelle. Il repose sur une formule de base qui multiplie la probabilité d'occurrence (la fréquence) à la gravité du risque, dont le résultat est pondéré par la maîtrise du risque (matériel, humaine et organisationnelle). On obtient ainsi un indicateur de risque, plus ou moins élevé, ce qui va servir de fondements à l'initiation d'un plan d'action pour infléchir le score.

Dans notre cas, on observe que la probabilité d'occurrence du dommage (l'exposition au risque, c'est-à-dire le nombre d'heures passées en voiture) est égale à 6. Cela représente une exposition journalière comprise entre 2 et 6 heures. Il s'agit d'un niveau élevé, car la fourchette d'exposition est de 1 (30 minutes) à 7 (supérieure à 6 heures).

En ce qui concerne la mesure de la gravité, le score le plus élevé correspond au décès, en atteignant un score de 7.

Ainsi, nous obtenons un score de 42 (6x7), que l'on multiplie par 10 par convenance, et devient donc 420.

Commenté [BK7]: Coquille (Légi) à corriger

A présent, nous allons observer de quelle manière est pondéré le risque, au travers des moyens matériels, humains, et organisationnels :

- Au niveau des moyens matériels : pour rappel, les équipes de commerciaux disposent de deux flottes de véhicules de société différents, auxquelles s'ajoutent également des voitures personnels. De ce fait, il n'existe aucun contrôle sur les équipements de sécurité de ces véhicules, qui ne sont pas tous dotés de la même manière. Par conséquent, le score que l'on va attribuer va être modulé, car nous ne sommes pas en mesure d'évaluer la maîtrise des moyens selon les critères du tableau. Ainsi nous attribuons un score de **0,8**.

- Au niveau des moyens humains : nous avons vu précédemment qu'une formation aux risques routiers est dispensée aux commerciaux. Toutefois, nous ne savons si la totalité des agents en ont bénéficié. Du reste, ils ne la suivent qu'une seule fois. Et enfin, son contenu ne fait pas l'objet d'une évaluation par le service HSE. Pour ce cas, on notera donc le score de **0,8**.

- Au niveau de l'organisation : on retrouve un ensemble d'acteurs qui sont en charge de ce risque (managers, HSE, médecine du travail,...). L'évaluation du risque est formalisée par le DU. Enfin, une charte signée par chaque commercial vient établir les bonnes conduites. Ainsi, nous obtenons un score de **0,6**.

Au total, nous obtenons un score de 161 points. Par conséquent, il s'agit d'un risque critique. Pour cette population, ce risque est celui qui obtient le score le plus élevé.

Cette évaluation du document unique est difficile à effectuée car la situation ne correspond pas tout à fait aux critères. Du reste, beaucoup d'informations sont manquantes, ce qui potentiellement peut biaiser cette évaluation du risque.

Ainsi, il apparaît nécessaire d'étudier plus en profondeur le risque routier en mission chez Essilor Vincennes, afin de limiter les incertitudes quant à son niveau de risque réel. Mais surtout, il convient de garder en mémoire que le risque routier constitue la première cause de mortalité en accident du travail.

Date création	Date modification	Activité	Service	Poste de travail	Tache effectuée	Qui fait	Catégorie de danger	Source de danger	Evènement non souhaité (= dommage corporel possible pour l'homme)	Pénibilité	Conformité réglementaire
01/07/13	23/10/14	ATC	Livraison équipement	En déplacement	Trajet Mission	Interne	Déplacement	Risque routier	Décès	NON	Oui

Probabilité	Gravité	Risque brut	Maîtrise Moyens	Maîtrise Humaine	Maîtrise Organisationnelle	Maitrise remarques	Risque résiduel	Risque critique
6	7	420	0,8	0,8	0,6	I = Inexistant, non adapté, non utilisé ou non conforme H = D'autres personnes peuvent le faire et sont sensibilisées au risque du poste O = Les personnes concourent à l'amélioration de leurs conditions de travail au travers d'audit d'autoévaluation ou la participation à des groupes de travail d'amélioration continue	161	OUI

Tableau 1 Extrait du document unique sur le risque routier en mission Essilor (Vincennes) en 2015

Gravité du dommage :

Source de danger:	1 Faible	3 Moyen	5 Grave	7 Très grave
-------------------	-------------	------------	------------	-----------------

Probabilité d'occurrence du dommage :

Fréquence	Durée d'exposition			
	Inférieure à 30mm	Comprise entre 30mm et 2h00	Comprise entre 2h00 et 6h00	Supérieure à 6h00
Annuelle / occasionnelle	1	2	3	4
Mensuelle	2	3	4	5
Semaine	3	4	5	6
Journalière	4	5	6	7

	Moyens	Humain	Organisationnel
	<i>Il s'agit de vérifier si les moyens nécessaires existent : EPC (Equipement de Protection Collective), EPI (Equipement de Protection Individuelle) et s'ils sont adaptés et régulièrement vérifiés conformément à la réglementation en vigueur :</i>	<i>Il s'agit de vérifier si le personnel est formé et si les compétences nécessaires existent et sont maintenues en termes de savoir et de savoir faire :</i>	<i>Il s'agit de vérifier : ü Si les méthodes de travail ont bien été formalisées (mode opératoire, instruction, enregistrement d'avertissement, moyens de signalisation, moyens de consignations...) et qu'elles sont bien co œuvre par le personnel concerné, ü S'il existe des outils d'amélioration continue et de prise en compte de l'ergonomie dans la co</i>
1	Inexistant, non adapté, non utilisé ou non-conforme	Inexistant	Rien n'est officialisé, affiché ou en place
0,8	EPI existant, adapté, utilisé et conforme	Une seule personne sait le faire et est sensibilisée au risque du poste	Des instructions sont établies et communiquées (sensibilisation visuelle)
0,6	EPC complété par EPI	D'autres personnes peuvent le faire et sont sensibilisées au risque du poste	Toutes les personnes concernées connaissent les instructions écrites, les comprennent et sav
0,4	EPC existant, adapté, utilisé et conforme	La compétence est régulièrement vérifiée (par exemple : habilitation, recyclage, ...)	De plus, les personnes concourent à l'amélioration de leurs conditions de travail au travers d'a participation à ce groupe de travail d'amélioration continue

Tableau 2 Extrait de la méthodologie utilisée pour le Document unique

Les Chiffres clés de la Santé Sécurité au Travail sur le site de Vincennes:

Voici les renseignements qui m'ont été communiqués pour les accidents de travail et de trajet. Notons que la moitié des accidents n'ont pas été suivis d'arrêt de travail et qu'un nombre important (8 sur 13) sont dus à des accidents de trajet (domicile-travail). Dans ce recueil de données, aucune distinction n'est établie entre les trajets en mission et les accidents de travail, mais selon les dires de la responsable HSE aucun accident de la route (en mission) n'a engendré d'accident de travail. Le fait que le service HSE soit très récent et qui plus est composé d'une seule personne explique le manque d'exhaustivité des recueils de données et du niveau d'analyse. C'est une contrainte à prendre en compte, mais cela demande aussi une réflexion pour remédier à ce manque.

Commenté [BK8]: à

	VINCENNES
Nombre d'accidents du travail et de trajet déclarés à l'organisme de sécurité sociale :	26
Nombre d'accidents avec arrêt de travail	13
Accident de Travail + Accident de Trajet sans arrêt	13
Accident de Travail avec arrêt	5
Accident de Trajet avec arrêt	8
dont nombre d'accidents de déplacement	
Taux de fréquence	4,86
Taux de gravité	0,17
Nombre d'incapacités permanentes partielles et totales notifiées dans l'année	0
Nombre d'accidents mortels	0
Nombre d'accidents du travail de salariés d'entreprises extérieures travaillant dans notre établissement	0

Tableau 3 Accident de travail en 2014 Essilor (Vincennes)

Pour rappel :

-Le taux de fréquence exprime le nombre d'accidents de service avec arrêt par million d'heures travaillées.

Commenté [BK9]: De quoi parle-t-on accident de travail ? accident de service ?

-Le taux de gravité est le nombre de jour d'arrêt de travail pour cause d'accident de service, par millier d'heures travaillées. Il rapporte les jours de travail perdus à la mesure d'un volume d'activité.

Commenté [BK10]: Idem

La Sinistralité :

Les données de la sinistralité ont été transmises par le service assurance. Celles-ci ne permettent pas de faire une analyse approfondie car elles ne présentent pas les causes et les facteurs d'accidents. En revanche ces données permettent de mettre en avant les principaux sinistres et les charges imputables à la sinistralité.

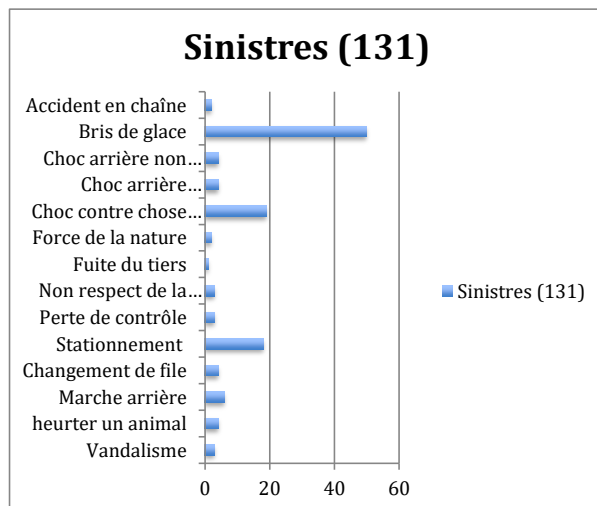


Figure 2 Sinistres pour l'ensemble des commerciaux Essilor Vincennes 2015

Notons une majorité des sinistres sont de l'ordre de Bris de glace (50 sinistres) viens ensuite les chocs contre des choses inertes (19 sinistres) puis les accidents lors de stationnement (18).L'ensemble des charges dus aux accidents sont de l'ordre de **160000 environs et 120000 environs** sont imputables à la compagnie d'assurance d'Essilor. C'est un enjeu économique important que nous soulignerons plus longuement dans cette partie.

Commenté [BK11]: Quelle est l'unité dans l'axe des abscisses ?
Il n'y a pas de titre ? de quels sinistres parlez-vous ? sur véhicule ?

Commenté [BK12]: Quelle unité ?

La politique générale de l'entreprise en matière de prévention du risque routier en mission: Le service HSE Monde n'émet pas de directive générale très précise, mais préconise de suivre les recommandations de l'INRS. Il met à disposition de la documentation via l'Intranet afin de donner quelques éléments pour réaliser une démarche au sein de la structure concernée. Nous avons eu donc à notre disposition de la documentation issue des recommandations données par l'INRS.

Au niveau HSE Essilor/Vincennes : Les réalités du terrain et les contraintes.

Historiquement, l'hygiène sécurité environnement était prise en charge par différents services, tels que les services généraux, la médecine du travail et les relations humaines. Suite à une recommandation formulée à l'issue d'un audit, le service HSE du site de Vincennes a été créé. Il n'est constitué à ce jour que d'une seule personne. Depuis la création du service, beaucoup d'efforts ont été menés pour réaliser une politique de prévention centralisée et pilotée par le service HSE et non pas par plusieurs services comme cela était le cas auparavant. Les divers projets de prévention mis en œuvre suscitent des réactions récalcitrantes, comme cela a été notamment le cas lors de la réalisation du document unique. Le service a donc dû développer une stratégie d'acceptation pour faire aboutir certains projets. Ces contraintes revêtent une importance particulière. En effet, elles sont révélatrices du degré de maturité de l'acceptation des problématiques HSE au sein de ce site dont le cœur d'activité reste en majorité administratif. Elles font du reste partie des contraintes humaines à prendre en compte pour mener à

bien un projet. D'autre part, le fait que le service HSE ne soit composé que d'un seul effectif génère des difficultés en terme de réactivité. En effet, toute problématique doit se résoudre avec d'autres acteurs d'autres services et doit donc faire face à des contraintes d'organisation. De plus la charge de travail reste plus limitée qu'avec une équipe.

Le service HSE ne dispose pas de budget particulier. Il dépend des services tels que les services généraux ou le service des formations.

Jusqu'à présent, la prévention du risque routier en mission était prise en charge par le service formation du personnel (intégré aux ressources humaines), notamment dans le cadre d'un stage à la conduite.

Jusqu'à aujourd'hui aucune analyse sur des accidents sans gravité n'a été analysée sous l'angle de la prévention, mis à part les constats à l'amiable qui sont transmis au service assurances. Toutefois, les accidents entraînant des blessures graves et avec arrêt de travail sont analysés par le service HSE dans le cadre de l'accidentologie générale.

Le rôle du CHCT: Le comité contribue à la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs et à l'amélioration des conditions de travail.

Le médecin du travail: Le médecin du travail pourra apporter des éléments essentiels. Il conviendra donc de l'associer à la réalisation du projet de maîtrise du risque routier en mission.

Les ATC (les agents technico-commercial) et les commerciaux :

Le technico-commercial et le commercial ont pour mission de déployer la politique commerciale. Ils sont au nombre de 130 personnes environ et la plupart du temps itinérant (prospection et visite régulière de ses clients). Leurs déplacements en voiture sont nombreux.

Polyvalents, le technico-commercial et le commercial exercent plusieurs activités :

-Prospecter. Ils prospectent une clientèle de professionnels. Ils organisent et préparent ses visites. Ils peuvent démarcher les clients et les prospects par téléphone ou physiquement. Ils se déplacent chez leurs clients afin de leur proposer toute une gamme de verres et surtout, ils proposent des solutions techniques selon les besoins et impératifs du client.

-Négocier les contrats.

-Gérer leur portefeuille clients et développer l'activité commerciale. Ils assurent le suivi et la fidélisation de la clientèle. Ils ont la charge d'un secteur géographique sur lequel ils doivent développer un portefeuille clients (prospection et visites aux clients existants) en respectant les objectifs commerciaux qui leur sont assignés.

La flotte de voitures des commerciaux et technico-commerciaux est gérée par 2 responsables, sous l'autorité des ressources humaines. Le premier s'occupe des commerciaux et le deuxième responsable des ATC. Chacun travaille avec des assistantes pour les commandes, les notes de frais liés au véhicule, ...

Les ATC et les commerciaux ont le choix : soit ils roulent avec leur propre véhicule et sont indemnisés aux frais kilométriques, soit ils disposent d'une voiture de société proposée par 2 concessionnaires différents.

Etant donné que les commerciaux et ATC travaillent en itinérance dans toute la France ils sont rarement présents sur le site de Vincennes. Ainsi, rares sont les occasions pour le service HSE de rencontrer ces agents, et il est d'autant plus compliqué pour des raisons évidentes de disponibilité de leur faire découvrir les missions HSE.

A ce jour, la prévention du risque routier en mission auprès de cette population a été effectuée sous l'angle seul de la conduite. En effet, un stage dans une école de conduite mettant les participants en situation sur un circuit adapté mettant en scène des situations dangereuses comme l'aquaplaning, obstacle et évitement. C'est un stage qui se rapporte essentiellement autour de la maîtrise du véhicule et de faire prendre conscience des situations à risque. C'est un stage initié depuis environ 5 ans et dont le contrat prendra bientôt fin. Aucune enquête sérieuse au niveau des stagiaires qui ont réalisé ce stage n'a été effectuée pour tenter de percevoir les bénéfices de cette formation.

1.2.2/ L'esprit des textes législatifs et réglementaires

Dans cette partie, nous allons présenter la réglementation relative au risque routier en mission en France, afin de déterminer le cadre législatif pour établir les droits et les devoirs de chaque acteur.

Le Code du Travail :

Directive 89/391/CEE du Conseil des Communautés Européennes du 12 juin 1989 (J.O.C.E n° L183, du 29 juin 1989) sur la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail.

Loi n°91-1414 du 31 décembre 1991 (JO n°5 du 7 janvier 1992) modifiant le Code du Travail et le Code de la Santé Publique en vue de favoriser la prévention des risques professionnels et portant transposition de directives européennes relatives à la santé et à la sécurité des travailleurs. Article L 4121-1 du Code du Travail : «L'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs de l'établissement, y compris les travailleurs temporaires. Ces mesures comprennent des actions de prévention des risques professionnels, d'information et de formation ainsi que la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés ».

Le Document unique : Décret du 5 novembre 2001 modifiant le Code du travail Article R4121-1 : « Les employeurs doivent, quelle que soit la taille et l'activité des entreprises, consigner sur un document unique et par unités de travail, le résultat de leur évaluation des risques professionnels et la politique de prévention qui en découle.»

Le Code de la Route :

Article L 121-1 du Code de la route : « Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule. » Toutes les sanctions prévues par les réglementations s'imposent aux conducteurs. Le salarié conducteur peut donc voir sa responsabilité pénale engagée s'il est à l'origine d'un accident corporel. Article L 121-3 du Code de la route : « Le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées, sur le respect des distances de sécurité entre les véhicules, sur l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules. »

Commenté [BK13]: La directive et la loi ne sont pas le code du travail.

Commenté [BK14]: Pas de verbe ? syntaxe

Commenté [BK15]: coquille

Le Code de la Sécurité sociale :

Selon l'article L 411-1 du Code de Sécurité Sociale: « est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs. »

La Cour de Cassation dans son assemblée plénière du 30 octobre 1992 se pose la question de la prise en charge de l'accident à l'aller et au retour de la mission et de l'accident en cours de mission. **La mission est l'exécution d'une tâche hors du lieu habituel d'action du travailleur.** Elle nécessite un déplacement et a pour origine un ordre de l'employeur appelé souvent « ordre de mission » qui définit, en général, le but et les limites de l'action à entreprendre. Le salarié est protégé pendant tout le temps que s'exerce cette mission et dès qu'il n'est pas établi qu'il a recouvré sa pleine indépendance ou interrompu sa mission pour un motif dicté par l'intérêt personnel et indépendant de son employeur. Bien que l'employeur n'exerce pas un pouvoir de délégation au moment de la mission, la jurisprudence considère qu'il a un pouvoir de direction, d'organisation a priori et de contrôle a posteriori de la mission. En cas d'actes étrangers à la mission, il appartiendra à l'employeur d'en apporter la preuve.

L'article L 452-1 du code de la sécurité sociale: « Lorsque l'accident est dû à la faute inexcusable de l'employeur ou de ceux qu'il s'est substitués dans la direction, la victime ou ses ayants droit ont droit à une indemnisation complémentaire dans les conditions définies aux articles suivants. »

-Prévention du risque routier mission:

Texte adopté par la Commission des AT/MP le 5 novembre 2003 proposant des mesures de prévention à mettre en place pour lutter contre le risque routier encouru par les salariés en mission.

-Prévenir les accidents routiers de trajet:

Texte adopté par la Commission des AT/MP le 28 janvier 2004 proposant des mesures de prévention permettant d'éviter ou de réduire le risque trajet des entreprises.

Le Code pénal :

La responsabilité pénale est de plus en plus recherchée aujourd'hui, notamment du fait de l'obligation de résultat qui incombe au chef d'entreprise en matière d'évaluation et de prévention des risques professionnels dans son entreprise.

Il y a infraction pénale à la législation du travail lorsqu'une disposition, dont la violation est assortie d'une sanction pénale prévue par le Code du travail, est enfreinte.

Le seul fait d'exposer les salariés au risque créé par le non-respect de la législation du travail est suffisant pour condamner l'employeur: « Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 15.000 euros d'amende. » L'article 223-1 du Code Pénal

Le chef d'entreprise peut être poursuivi pour homicide ou blessure par imprudence, et/ou mise en danger de la vie d'autrui.

Le Code civil :

La Responsabilité Civile trouve sa base légale dans le Code civil (art. 1382 à 1384 Code civil). Une personne physique ou morale voit sa responsabilité engagée dès lors qu'elle a causé un dommage à

autrui par sa faute ou par la faute des personnes dont elle répond. Ainsi l'employeur est civilement responsable des fautes commises par ses salariés, dans les fonctions auxquelles il les a employés.

La jurisprudence :

La jurisprudence a élargi la faute inexcusable de l'employeur ;

Depuis 2002, la Cour de cassation définit la faute inexcusable comme le manquement à l'obligation de sécurité de résultat qui pèse sur l'employeur. En effet, l'employeur peut être mis en cause lorsqu'il avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié, et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver. Selon la jurisprudence, la faute inexcusable de l'employeur n'a pas à être la cause déterminante de l'accident. Il suffit simplement qu'elle ait été nécessaire à la survenance de celui-ci⁵. En cas d'accident de la circulation, la faute de l'employeur pourrait être reconnue par exemple en cas d'imposition d'un temps de conduite excessif, de non-respect par ce dernier des repos journaliers ou hebdomadaires, de fourniture au salarié d'un véhicule non conforme. Le salarié victime pourra alors bénéficier, en plus de l'indemnisation dite forfaitaire du livre IV du Code de la sécurité sociale, d'une indemnisation complémentaire (CSS, art. L 452-1). La reconnaissance de la faute inexcusable expose ainsi l'employeur à devoir supporter :

- une majoration à son taux maximum de la rente attribuée au salarié,
- la réparation du préjudice causé par les souffrances physiques et morales endurées, ...

On voit bien ainsi en quoi l'implication de la direction dans la prévention des risques devient inévitable au regard de la loi. A cela s'ajoute le fait que les sanctions soient à la fois d'ordre pénal mais aussi pécuniaire.]

Commenté [BK16]: problème de couleur de police

1.2.3/ Des enjeux financiers pour les entreprises

L'aspect financier des accidents est un élément majeur pour l'entreprise : en effet, l'enjeu financier peut être un argument décisif pour convaincre les décideurs de mettre en place une démarche de prévention. Le coût des sinistres automobiles peut être très élevé en raison de la gravité tant au niveau humain que matériel. Plusieurs approches théoriques sont disponibles pour évaluer le coût d'un accident. Toutes mettent en avant deux types de coûts: les coûts directs et les coûts indirects. Elles ont plusieurs points de divergence au niveau de la classification et elles intègrent ou pas les enjeux financiers de toutes les parties prenantes (employés, employeurs, gouvernement, collectivités...). Toutefois nous retiendrons les coûts les plus récurrents que l'on peut rencontrer:

Les coûts directs

Cotisation assurance accidents de travail :

On distingue 3 taux applicables selon le nombre de salariés dans l'entreprise :

- Taux collectif : il s'applique aux entreprises qui emploient moins de 20 salariés au plan national et dépend de l'activité exercée.
- Taux mixte : il s'applique aux entreprises qui emploient entre 20 et 149 salariés au plan national.
- Taux individuel : il s'applique aux entreprises qui emploient 150 salariés et plus au plan national. C'est une tarification qui dépend directement de la sinistralité et des résultats propres à chaque établissement.

⁵ Civ. 2^e, 4 février 2010, n° 08-10.520

Le nombre de salariés chez Essilor dépassant largement les 150 salariés, le taux applicable est donc individuel.

Cotisation d'assurance automobile :

Dans le cas d'Essilor, il s'agit d'un contrat pour toute la flotte automobile. La prime annuelle est fixée au regard de la sinistralité et non en fonction de critères généraux comme pour les particuliers. La cotisation d'assurance est révisée chaque année.

Les coûts indirects

Ces coûts indirects sont souvent plus abstraits et il est difficile de les quantifier. On peut tout de même les regrouper par thème:

- Les coûts administratifs : les courriers, téléphones, secrétariats, temps passé pour recevoir les inspecteurs du travail ou enquête de police. Ils sont très variables et difficiles à quantifier.
- Les coûts supplémentaires consécutifs : immobilisation des véhicules accidentés, franchise d'assurance, coût de location, remplacement et/ou réparation des véhicules accidentés.
- Les coûts salariaux : heures perdues par le salarié.
- Les coûts de gestion : amendes, frais de contentieux, gestion des sinistres, sanction pénale.
- Les coûts commerciaux : perte de clientèle, pénalités de retard, détérioration de l'image de marque de l'entreprise.
- Les coûts sociaux : détérioration du climat social, démotivation, absentéisme, dysfonctionnements internes.
- Les coûts de production : retards sur des commandes ou livraison..
- Les coûts humains : conséquences d'un accident corporel grave (invalidité ou décès), perte d'un homme clef ou de compétences difficile à remplacer.

1.3/ Problématique et Objectifs

Cette première partie nous a permis de dresser un état des lieux qui s'appuyait sur la présentation générale de l'entreprise Essilor. Nous avons pu identifier différents problèmes grâce à la mise à jour du Document unique qui révélait une cotation élevée sur le risque routier en mission.

D'autre part, certains aspects organisationnels réduisent le champ d'action en la matière et posent un certain nombre de contraintes dans la mise en place d'une démarche de prévention réellement opérationnelle de ce risque. Du reste, d'autres enjeux, réglementaire et financiers, sont à prendre à compte, comme nous l'avons expliqué plus haut.

C'est ainsi dans le cadre de ces contraintes organisationnelles, humaines, juridiques et financières que m'a été confiée la mission de concevoir une démarche de prévention qui vise à maîtriser le risque routier en mission pour les employés du site Vincennes d'Essilor.

2 / DONNEES ET METHODE

Dans cette partie, nous allons présenter des données de différentes natures. Pour compléter les statistiques relatives à la sinistralité routière en entreprise, nous allons nous appuyer sur des études de sinistralité routière en général, afin d'identifier les facteurs et causes de ce risque.

Dans un second temps nous allons découvrir plusieurs démarches de prévention qui ont déjà été proposées par différents acteurs concernés, afin de pouvoir nous en inspirer dans la conception de notre propre démarche.

En nous fondant sur ces connaissances et en prenant en compte les spécificités et contraintes de l'entreprise évoquées en première partie, nous allons, grâce à la méthode SMART, définir nos exigences pour bâtir un outil de prévention du risque routier en mission chez Essilor Vincennes.

Commenté [BK17]: La méthode SMART vis d'abord à fixer les objectifs d'une démarche. Ce n'est pas une démarche de prévention

2.1/ Les données

A présent, nous allons étudier le risque routier en général et en entreprise sous l'angle de la sinistralité en France en termes de causalités, d'impacts, et des principales raisons de sa baisse. Nous tenterons d'en dégager des enseignements pour l'étude de notre sujet, à savoir le risque routier en mission.

2.1.1 Les statistiques de l'accidentologie

Dans cette partie, nous allons présenter les principaux organismes qui produisent des statistiques et des études concernant le risque routier. Dans la suite de notre travail, nous nous appuierons sur certaines de leurs productions.

L'ONISR :

L'ONISR est l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière. Cet organisme, rattaché au ministère des transports, est chargé de la collecte, de l'administration et de la diffusion des statistiques d'accidentalités⁶. Ces informations sont nécessaires pour la préparation et la mise en œuvre de la politique de sécurité routière. Pour mener à bien sa mission, l'ONISR s'appuie essentiellement sur le fichier national des accidents corporels de la circulation routière, lui-même alimenté par le Bulletin d'analyse d'accidents corporels (les BAAC), qui sont établis par les services de police et de gendarmerie.

LA CNAMTS :

La CNAMTS est la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés. Les statistiques que cet organisme produit sur les accidents de travail sont élaborées à partir des déclarations d'accident du travail et des reconnaissances des maladies professionnelles des employeurs. Elles ne concernent que les travailleurs du régime général. Elles permettent de connaître le nombre de travailleurs, de sinistres (accidents du travail ou de trajet ou maladies professionnelles), le nombre de journées perdues par incapacité temporaire, et le nombre de décès.

2.1.2 L'accidentologie en entreprise

En préambule, précisons que la partie qui suit s'attardera à étudier la mortalité routière et non l'accidentologie, car on ne dispose pas de données fiables du nombre de tués en mission et trajet après 2012, ce qui nous semble manquer de pertinence pour notre étude conduite en 2015.

Pour cette analyse, nous nous sommes appuyés sur le rapport « Prévention des risques routiers en entreprise » de l'AMRAE (Association pour le management des risques et des assurances de l'entreprise), publié en 2014, et qui se base sur les statistiques de la CNAMTS. Cette étude présente pour principal atout de mettre en rapport le nombre de tués par accidents du travail liés à la route (mission et

⁶ Conformément au décret du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Les statistiques de l'ONISR ont été labellisées par l'autorité de la statistique publique.

trajet), avec la sinistralité routière en général. Nous avons fait le choix de cette étude qui présente le nombre de tués et non le nombre d'accidents, car les statistiques des accidents du travail en mission liés à la route ne sont pas disponibles (trop souvent lié associé avec les accidents de trajet). C'est pourquoi, dans la suite de cette étude, par souci de cohérence, nous conserverons l'indicateur du nombre de morts sur la route.

Commenté [BK18]: syntaxe

Comme nous l'avons évoqué dans notre introduction, l'accident de la route demeure le premier risque mortel d'accident du travail. En effet, entre 2007 et 2012, la part de tués par accident de travail sur la route était importante, puisqu'elle représentait entre 44 et 49% des tués par accident de travail total. On remarque que la proportion de tués par accident de travail sur la route reste relativement constante.

Années	nb de tués accidents du travail liés à la route			nb de tués par accident du travail	% de tués par accident du travail sur la route	Nb de tués sur la route
	Mission	Trajet	Ensemble			
2007	142	350	492	1029	48%	4620
2008	132	333	465	956	49%	4275
2009	92	306	398	894	44%	4273
2010	101	303	404	888	45%	3992
2011	112	354	466	945	49%	3963
2012	115	271	386	881	44%	3653

Tableau 4 Tableau comparatif de nombre de tués lié au travail (Source AMRAE)

Le nombre de morts sur les routes (accident du travail et hors travail) a diminué de près de 21% entre 2007 et 2012. En revanche, le nombre de tués sur les routes du fait du travail n'a baissé que de 14,3% sur la même période.

Schéma comparatif du nombre de tués sur les routes

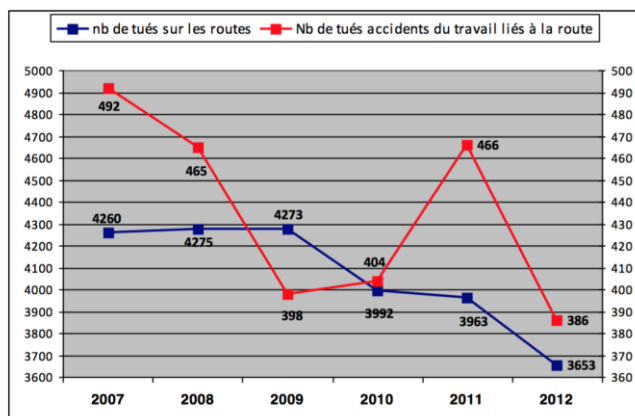


Figure 3 Schéma comparatif du nombre de tués sur les routes (Sources AMRAE)

De plus, en s'intéressant aux accidents en mission, on constate que ces derniers augmentent de façon

constante depuis 2009 (+25% par rapport à 2009), après avoir diminué entre 2007 et 2009. Concernant les accidents de mission, après une forte hausse en 2011 (+15,6% par rapport à 2009), la situation se stabilise quelque peu. Toutefois, la baisse est relative sur le long terme, puisqu'elle ne dépasse pas 3% (en comparaison avec 2009).

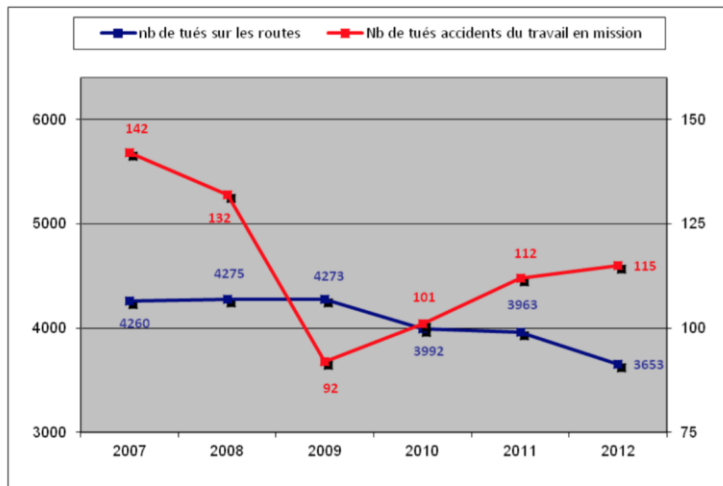


Figure 4 Nombre de tués sur les routes et du nombre tués en accident de la route en mission (AMRAE)

Il convient toutefois de rester prudent sur l'analyse de ces tendances, car elles ne concernent qu'une période relativement courte (2009 à 2012 pour la sinistralité en mission). Du reste, le rapport souligne aussi qu'en termes d'arrêts de travail, un accident du travail lié à la route provoque en moyenne 70 jours d'arrêt, ce qui représente 20 jours de plus que les autres accidents du travail. Cette donnée est décisive pour saisir la gravité de l'enjeu.

2.1.2 Les principales causes de la sinistralité routière

Dans ce chapitre, nous allons aborder les différents facteurs de la sinistralité routière en général en France. En effet, nous ne disposons pas d'études sur les facteurs qui seraient propres à la sinistralité routière en entreprise. Nous allons donc nous appuyer sur ces données générales pour notre étude, et notamment dans l'identification des types de causes principales d'accidents de la route mortels. En outre, un sondage IFOP viendra également étayer notre réflexion.

Dans ce tableau, sont présentées les 4 principales causes d'accidents de la route mortels.

Causes principales des accidents mortels					
Années	Vitesse	Alcool	Stupéfiants	Priorité (feux rouges, stop) et refus de priorité	Causes indéterminées
2014	25.9%	18,60%	5,40%	15,30%	33,60%
2013	24.5%	20,10%	3,80%	13,90%	36,70%
2012	25.2%	20,20%	4,10%	13,50%	35,50%
2011	26.5%	20,00%	4,20%	15,10%	34,50%

Tableau 5 Causes principales des accidents mortels sur les routes (Sources ONISR)

On retrouve en tête de liste la vitesse, qui est à l'origine, de façon relativement constante entre 2011 et 2014, du 1/4 des causes d'accident mortel. Suit la prise d'alcool avec 20% en moyenne sur la période, et 15% dû au refus à des priorités. Notons qu'il y a une part très importante d'accidents d'origine indéterminée, avec 35%.

A compter de 2015, dans le cadre du plan de lutte contre l'insécurité routière, les causes des accidents seront analysées au travers de 14 causes, et non uniquement sur les 4 grandes causes présentées dans ce tableau. Il est intéressant de constater que la répartition des causes principales d'accidents mortels se caractérise par une quasi-stabilité sur la période étudiée.

L'ensemble de ses causes dues au comportement de l'homme se retrouve au sein de l'entreprise. Il est difficile de faire une distinction des comportements entre la personne qui est en mission de travail et la personne qui conduit en mode dit « loisir ». Cependant L'IFOP a réalisé une étude sur les comportements des personnes qui sont en déplacement dans le cadre de leur travail. Cette enquête a été menée en 2011 auprès de 1001 personnes effectuant des déplacements une fois par mois (hors professionnels de la route), extraites d'un échantillon de 2736 personnes représentatif de la population active occupée française. Nous observerons quelques passages de cette étude afin de se donner une idée plus précise concernant les plus grands facteurs de risque sur la conduite perçus par les salariés en entreprise.

La vitesse

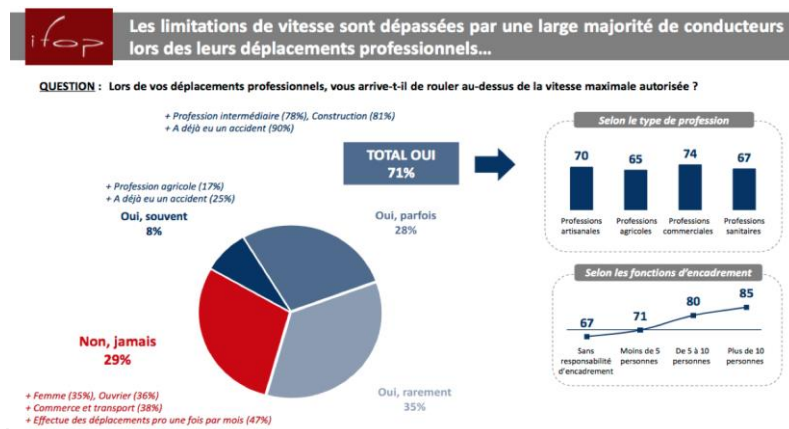


Figure 5 Sondage sur les excès de vitesse lors de déplacement professionnels (Sondage IFOP 2011)

Nous pouvons constater que lors des déplacements professionnels, les vitesses sont dépassées avec une majorité de 71% de réponse positive. Notons que les professions commerciales restent en tête des réponses positives avec 3/4 de réponse de OUI.

La fatigue: La fatigue entraîne un manque de concentration voir même la somnolence au volant. Les raisons sont principalement dues à une journée trop chargée (39%) et un manque de sommeil (35%).

QUESTION : Pour quelle raison principale avez-vous déjà somnolé au volant, lors d'un trajet professionnel ?

Base : A ceux qui ont déjà somnolé au volant, soit 35% de l'échantillon

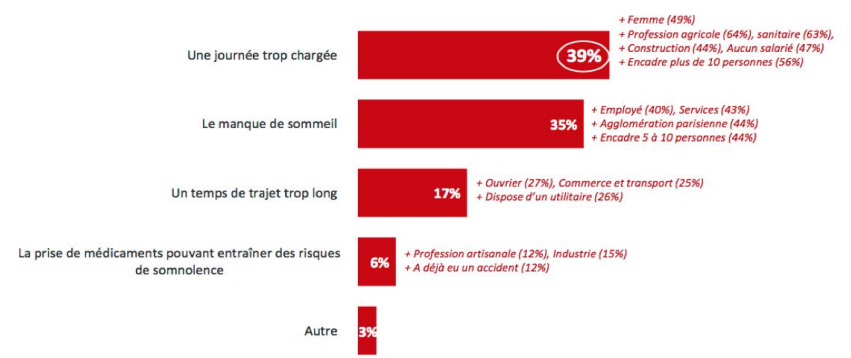


Figure 6 La fatigue au volant lors de trajet professionnel (Sondage IFOP 2011)

L'utilisation du téléphone:

Un nouveau facteur d'accident de la route est apparu ces dernières années. Les pouvoirs publics s'en sont emparés afin de mieux l'analyser mais aussi de le réprimander.

Rappel: L'usage d'un téléphone tenu en main en conduisant est interdit. Est également interdit, depuis le 1^{er} juillet 2015, le port à l'oreille, par le conducteur d'un véhicule en circulation, de tout dispositif susceptible d'émettre du son, à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité. Cela interdit notamment les oreillettes permettant de téléphoner ou d'écouter de la musique. Par contre, l'utilisation de systèmes embarqués qui relient le Smartphone à l'ordinateur de bord via le Bluetooth reste autorisée. Pourtant 60% des personnes sondées admettent émettre des appels au volant.

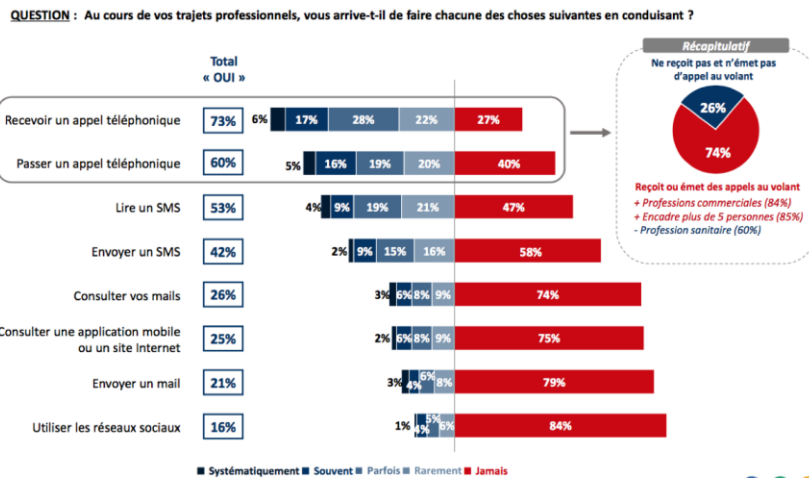


Figure 7 L'utilisation du téléphone portable au volant lors de trajet professionnel (Sondage IFOP 2011)

Pour finir, à la question qui permet de comparer les comportements dans la sphère privée et professionnelle, on s'aperçoit que les actifs se montrent aussi voire plus prudents dans les trajets professionnels que lors des trajets personnels, et plus prudents en ce qui concerne la conduite en ayant consommé plus de 2 verres d'alcool.

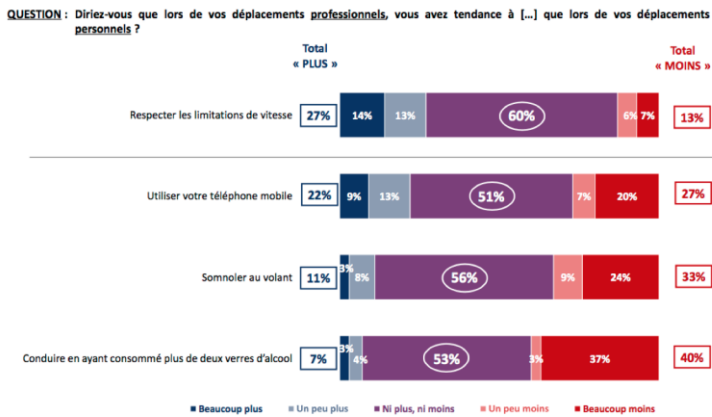


Figure 8 Comparaison des comportements entre la sphère privée et professionnelle concernant la conduite d'un véhicule (Sondage IFOP 2011)

L'étude de l'ONISR réalisée entre 2011 et 2014 permet d'identifier les 4 causes principales d'accidents mortels de la route, qui sont: la vitesse, l'alcool, les stupéfiants et les refus de priorité. Elle montre que la part de chaque facteur reste constante durant la période étudiée. La vitesse apparaît comme étant le premier facteur d'accidents mortels, suivie de l'alcool, puis du refus de priorité, et enfin de la consommation de stupéfiants. Une grande part reste toutefois aujourd'hui d'origine indéterminée. Mais les prochaines éditions de l'étude réalisée par l'ONISR seront plus exhaustives car elles présenteront une

plus grande variété de facteurs, au nombre de 14. Rappelons que la mortalité, si elle tend à diminuer, baisse cependant moins depuis 2010. Il apparaît donc nécessaire de pouvoir affiner l'analyse des causes des accidents de la route.

Ne disposant pas d'étude statistique équivalente portant sur les accidents de la route en mission, il nous a paru intéressant de nous appuyer en complément sur le sondage de l'IFOP intitulé « Les actifs et la route : quelle conduite lors des trajets professionnels ? ». Etant entendu qu'un sondage présente par définition une perception des déclarants, et ne peut en aucun cas être analysé de la même façon qu'une étude statistique qui s'appuie sur des faits. Près des $\frac{3}{4}$ des déclarants assurent dépasser la vitesse maximale autorisée lors de leurs déplacements professionnels. D'autre part, 60% des répondants estiment respecter « ni plus ni moins » les limitations de vitesse, qu'ils soient en déplacements professionnels ou personnels. On peut donc en déduire qu'une majorité des sondés ne se sont pas plus respectueux des limitations de vitesse dans leurs déplacements professionnels, que dans leurs déplacements personnels. Cela tendrait à corroborer le fait que la vitesse fait partie des comportements à risque dans le cadre du travail. Même si aujourd'hui la fatigue n'apparaît pas comme principale cause de mortalité sur la route, la question des causes de la somnolence a été posée, à laquelle les 2 principales réponses sont « une journée trop chargée » et « le manque de sommeil », ce qui peut interroger sur la gestion et l'organisation de la journée de travail. D'autre part, l'alcool demeure une des principales sources d'accidents mortels (20%). Mais dans le cadre professionnel, même si 53% des répondants déclarent ne consommer « ni plus ni moins » d'alcool avant un trajet professionnel qu'un trajet personnel, 40% indiquent en consommer moins. Cela témoigne d'une responsabilité particulière des conducteurs lorsqu'ils travaillent. On peut donc se poser la question de savoir si l'on retrouverait la même proportion d'accidents mortels liés à l'alcool en trajet professionnel. Enfin, un nouveau risque est apparu ces dernières années avec l'usage accru des téléphones portables au volant. Passant beaucoup de temps en voiture chaque jour, les commerciaux sont très tentés de passer des communications en conduisant. A titre d'exemple, le sondage fait apparaître que 74% des sondés déclarent émettre ou recevoir des appels au volant. Ce sera donc une problématique à prendre en compte dans la suite de notre étude.

Les limites de notre étude:

Tout d'abord, comme l'évoque l'ONISR dans le rapport sur lequel nous nous sommes fondés, il convient d'être prudent sur l'établissement d'une hiérarchisation des causes d'accidents mortels. En effet, les accidents ayant bien souvent une origine multifactorielle, il est difficile de distinguer les différentes causes et de déterminer leur part.

D'autre part, nous rappelons que les données du nombre d'accidents mortels en mission par causes ne sont pas disponibles, et que nous ne disposons pas non plus d'étude sur les causes d'accidents de la route en mission chez Essilor. De ce fait, nous nous garderons d'établir des comparaisons statistiques, mais nous nous servirons du sondage IFOP et de l'étude de l'ONISR comme facteurs de risque dans la suite de notre travail.

Enfin, le sondage IFOP a montré que certains facteurs pouvant engendrer des accidents routiers étaient particulièrement plus représentés lors de trajets professionnels (utilisation du téléphone mobile et somnolence au volant notamment). Cette différence entre trajets professionnels et de loisir est notable, donc la réalisation d'un plan d'actions de prévention devra en tenir compte. En outre, comme nous le soulignons au début de cette deuxième partie, il faut garder à l'esprit que le nombre de tués sur la route en mission est le seul à remonter entre 2009 et 2012, quand le nombre de tués sur la route en trajet ou hors contexte professionnel continue de diminuer (même s'il ne diminue que très peu. On peut ainsi s'interroger sur le choix et l'efficacité des actions de prévention en matière de risque routier en mission.

2.1.3 Les différentes raisons de la baisse

Même si, comme nous l'avons souligné à la fin de la précédente partie, le nombre de tués sur la route en mission a remonté entre 2009 et 2012, il a tout de même baissé sur la période 2007-2012, tout comme le nombre de tués sur la route en général, sur la même période. Nous allons donc étudier à présent les différents acteurs et facteurs qui ont permis de réduire le nombre de morts sur la route en France.

Pour commencer, nous allons détailler les différents acteurs qui organisent la lutte contre l'insécurité routière. Ensuite, nous nous attacherons à montrer que la politique de répression a particulièrement porté ses fruits, jusqu'à nos jours. Et enfin, nous verrons l'importance de la communication, qui a eu un fort impact dans l'évolution des mentalités.

Les acteurs

Au niveau mondial:

L'action de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS)

Une résolution a été adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 2010 qui a proclamé la décennie 2011-2020 « *Décennie d'action pour la sécurité routière* ». Cela a permis la mise en place d'un suivi des progrès grâce à des rapports de situation mondiaux, et d'un appui technique fourni aux pays.

Au niveau européen:

L'Union européenne (UE) s'est également emparée du problème. En effet, malgré les résultats positifs des précédents programmes européens, les accidents de la route ont fait 35 000 morts et 1,7 million de blessés en 2009.

En adoptant de nouvelles orientations en matière de sécurité routière, l'UE espère réduire de moitié le nombre d'accidents mortels sur les routes européennes d'ici 2020.

Au niveau national :

-En haut de la pyramide se trouve le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière. Il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et de s'assurer de son application. Il est présidé par le ministre de l'Intérieur par délégation du Premier ministre.

-Le Délégué interministériel de la sécurité routière (DISR), nommé en Conseil des ministres, il assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière.

-La DSCR élabore et met en œuvre la politique de sécurité routière et apporte son concours à l'action interministérielle dans ce domaine.

-Pour rappel, l'ONISR est directement placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière. Il assure la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

-Le Conseil national à la sécurité routière (CNSR) est chargé de formuler au gouvernement des propositions en faveur de la sécurité routière. Il rassemble l'ensemble des acteurs concernés par la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations).

On retrouve plusieurs ministères concernés par la sécurité routière:

-Ministère de l'intérieur : Police, Gendarmerie, Sapeurs-pompiers...

-Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

-Ministère de la Santé: L'Assurance Maladie, Les hôpitaux, services d'Urgence...

-Ministère de l'Education nationale: Stage et information de la sécurité routière

-L'Ensemble des collectivités locales: Elles agissent sur le territoire régional, départemental ou communal, en fonction de leurs compétences spécifiques.

Et pour finir

- Ministère du travail: Plusieurs actions ont été mises en place dont celle menées par exemple dans le cadre du Plan Santé au travail 2010-2014

-la Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise (PSRE). Créée en 1998, la PSRE est une association à but non lucratif, entièrement dédiée à la prévention du risque routier en entreprise. Elle a été constituée à partir d'organismes et entreprises signataires avec l'Etat d'une charte de sécurité routière.

Une politique de répression efficace:

Lien entre infractions et accidents :

Toute infraction n'entraîne pas systématiquement un accident. En revanche, les données statistiques nous apprennent que dans 90%⁷ des accidents au moins, une infraction est à l'origine de l'accident.

En nous basant sur le principe de la pyramide de Bird qui veut qu'en réduisant la base de la pyramide, on agit directement sur les étages supérieurs, on peut dire qu'en sanctionnant les comportements à risque sur la route, on limite le risque d'accident.

C'est ce qui explique en partie la baisse importante du nombre d'accidents et de morts depuis 2002, année de durcissement du système de contrôle et de sanction.

⁷ <http://www.active-points.fr/prevention-et-repression-routiere.html> . Active Points est un centre de stage point permis agréé par la préfecture de Police.

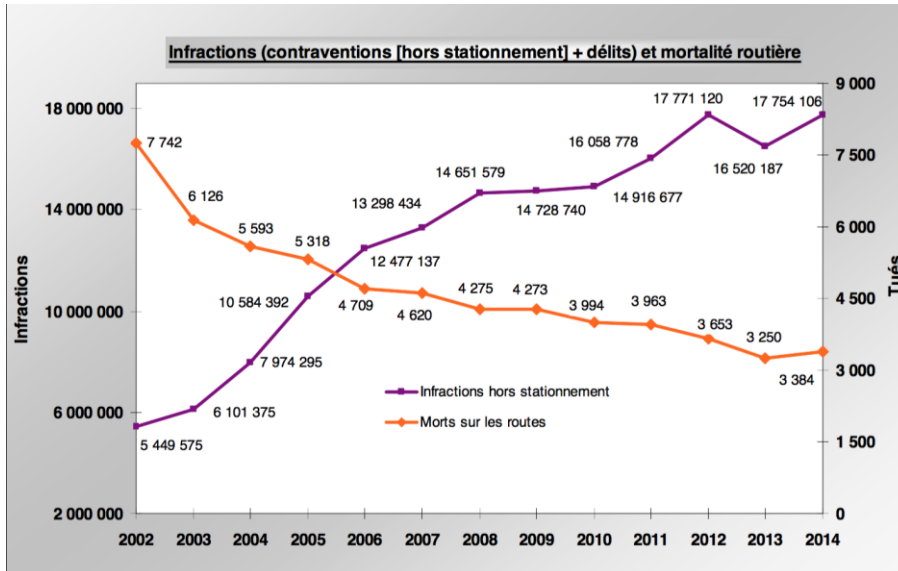


Figure 9 Graphique sur l'évolution des infractions et de la mortalité routière en France (Source ONISR)

Dans ce tableau on observe que la courbe qui représente le nombre de condamnations d'infraction et celle qui représentent le nombre d'accidents de la route sont inversement proportionnelles : plus il y a de sanctions, et moins il y a d'accidents mortels sur la route.

En effet, pour réduire la fréquence des infractions et éviter ainsi les contraventions et la perte réitérée des points, les conducteurs ont dû augmenter leur vigilance. Cette augmentation de la vigilance permet d'être plus réactif en cas de problème sur la route.

Lien entre prévention et répression routière:

Dans le monde de la sécurité routière deux types d'actions s'opèrent au niveau de l'individu, l'une modifie son comportement par adhésion intellectuelle à la règle qui assure la sécurité routière; l'autre modifie son comportement par la crainte des sanctions gênantes en cas de non respect de ces mêmes règles.

La répression vise donc à sanctionner un comportement qui n'est pas conforme à la règle. La prévention est l'ensemble des mesures prises pour préserver une situation donnée (sanitaire, sociale, économique, environnementale) d'une dégradation, d'un accident ou d'une catastrophe. Sur la route, la prévention vise à réduire la fréquence et la gravité des accidents.

Or, il s'avère que les règles du code de la route ont été définies avec cet objectif. Ainsi, on peut affirmer que le respect des règles du code de la route permet de réduire le nombre d'accidents. Par conséquent, les moyens mis en œuvre pour faire respecter les règles ont bien un but préventif.

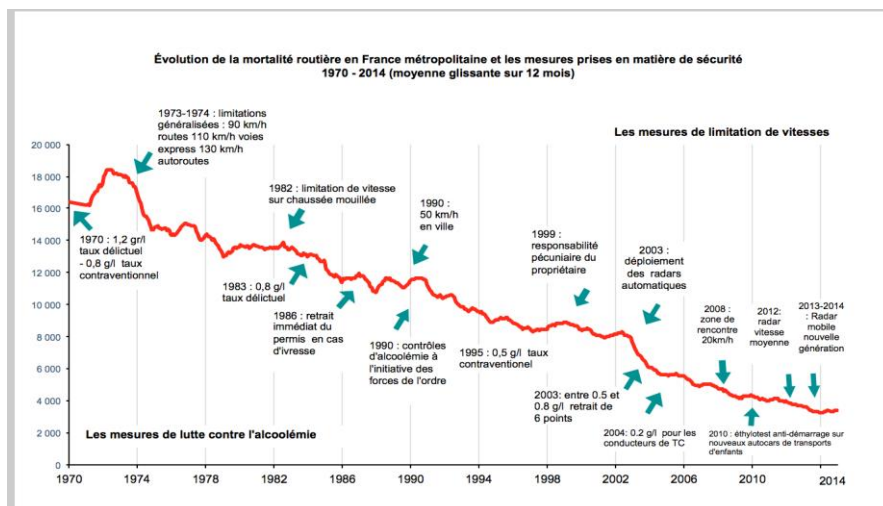


Figure 10 Evolution de la mortalité routière en France et les mesures prise en matière de sécurité (ONISR)

Dans ce tableau sont présentées les grandes mesures mises en œuvre depuis 1970 pour lutter contre les deux principales causes d'accidents mortels sur la route, la vitesse et l'alcool. Comme nous l'avons abordé, toutes ces mesures sont venues renforcer le code de la route, et ont eu pour conséquence directe la baisse du nombre de morts sur la route.

Plus récemment, et après douze années de baisse continue, la mortalité routière a augmenté de 3,5% en 2014 : 3 384 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, soit 116 de plus qu'en 2013, selon l'ONISR. Face à ce bilan préoccupant, le Gouvernement a présenté au début de l'année 2015 un plan d'urgence de 26 mesures, dont 19 ont déjà été mises en œuvre. Ces 26 mesures s'attaquent à la lutte contre les dangers du téléphone en conduisant (interdiction des oreillettes et écouteurs en conduisant depuis le 1^{er} juillet), mais aussi à l'alcool au volant pour les conducteurs novices (leur alcoolémie maximale est fixée à 0,2 g/l depuis le 1^{er} juillet 2015 également), ou aux excès de vitesse (avec par exemple l'inauguration d'un nouveau type de radar, le radar autonome).

Des actions de communication :

La première grande campagne de communication télévisuelle du Comité interministériel à la sécurité routière est réalisée en 1973⁸. La ville de Mazamet est choisie pour une campagne spectaculaire sur les enjeux de la sécurité routière. Comme nous l'avons mentionné dans notre introduction, la ville de Mazamet possède alors le même nombre d'habitants que celui des tués sur la route en France l'année précédente. Le spot présente de nombreux habitants allongés dans les rues, comme s'ils étaient morts, et est diffusé sur la première chaîne peu après, sous le titre *Une ville rayée de la carte*. Ce film marque les esprits, et si son effet, comme celui de toutes les campagnes de communication est difficile à démontrer, il fait comprendre la gravité du sujet au grand public. Les années suivantes, les campagnes sont moins dures. Elles portent à la fois sur la mise en place de nouvelles réglementations et sur des bilans des

actions déjà menées. Les campagnes de communication procèdent alors souvent par slogans marquants, tels que : « *La vitesse, c'est dépassé* », en 1975, « *Boire ou conduire, il faut choisir* » en 1977, « *20 000 vies sauvées en 5 ans, continuons. Un petit clic vaut mieux qu'un grand choc* » en 1978.

En 1988, une enquête est menée sur ces quinze années de campagnes. Elle montre que dans l'esprit des personnes interrogées, ces campagnes renvoient plus à l'inéluctable qu'à la prévention, et ne responsabilise pas les automobilistes. Les années suivantes, les campagnes sont retravaillées sous un angle différent pour impliquer davantage les usagers de la route.

En 1999, le ton des spots télévisés change radicalement, avec une série réalisée par Raymond Depardon, qui montre des accidents et des victimes. De même, un film de la Prévention routière, « carrefour », s'adressant aux jeunes, montre frontalement les conséquences d'une conduite sous l'emprise d'alcool. « *De fait, en 1999 et 2000* », explique Michèle Merli⁹, alors Délégué Interministériel de la Sécurité routière, « *la mortalité sur les routes a baissé de 5 % deux années de suite. Les images ne sont évidemment pas le seul élément explicatif, mais elles ont certainement compté* ». Les campagnes suivantes ont recouru à la même tonalité, alternant ensuite différents registres, y compris l'humour. « *Le taux de mémorisation de l'humour est bien supérieur à celui de la violence* » assure la Ligue contre la violence routière¹⁰. Le CISR utilise également d'autres médias que la télévision, en particulier la radio et l'affichage classique, même si sa présence sur les chaînes de télévision reste importante.

2.2/ L'ensemble des démarches de préventions préconisées

Plusieurs guides sont proposés pour maîtriser le risque routier. Ici nous en présenterons quelques uns pour établir une comparaison sur les indicateurs que les organismes proposent d'analyser. Cette analyse sera présentée sous forme d'un tableau comparatif dans la partie suivante.

L'Institut National de recherche et de sécurité (INRS) propose plusieurs guides. En voici trois qui sont susceptibles de nous intéresser :

-INRS ED 877 (2004): un guide pour une démarche globale de la prévention du risque routier ;

-INRS ED 986 (2006): guide pour l'évaluation du risque routier en mission spécifiquement ;

-ED 6046: brochure pour aider à choisir un véhicule utilitaire léger adapté à une activité professionnelle.

L'Association pour le Management des Risques et des Assurances de L'Entreprise (AMRAE):

-Guide de l'AMRAE de 2014 : ce recueil a le mérite de mettre en avant les enjeux au niveau de la sinistralité et d'en proposer des solutions pratiques.

La Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise (PSRE) proposent un plan de prévention du risque routier global et structuré, qui est une déclinaison des démarches Qualité Santé et Sécurité au travail, et s'inspire de la roue de Deming (Plan, Do, Check, Act). Elle s'inscrit également dans le cadre des textes adoptés par la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la CNAM sur la prévention du risque routier au travail, et sur la prévention des accidents routiers de trajet. A partir de la réalisation d'une analyse préalable, permettant de formuler un diagnostic, la politique sécurité routière de l'entreprise est définie, et se traduit par un plan de prévention du risque routier

⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Sécurité_routière_en_France#Actions_de_communication

¹⁰ http://www.lexpress.fr/actualite/societe/pourquoi-les-campagnes-de-la-securite-routiere-sont-elles-aussi-violentes_1074576.html

Commenté [BK19]: quelle analyse faites-vous de ces guides ?

planifié, mis en œuvre de façon globale, suivi, contrôlé et évalué dans le souci d'un processus d'amélioration continue.

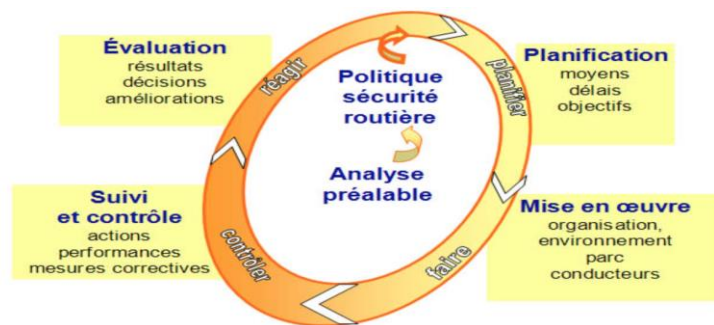


Figure 11 La démarche globale du risque routier en entreprise (Source PSRE)

Pedro Mission:

Un site dédié à la fois au risque de trajet domicile-travail et risque de trajet en mission. Ce site permet de faire un rapide état des lieux à partir d'un questionnaire autour de plusieurs thèmes. Selon les carences dans les différents thèmes abordés, l'auteur du site propose des pistes d'amélioration de travail autour de 4 sujets:

- les déplacements,
- les véhicules,
- les communications,
- les compétences.

Charte sécurité routière (2013) :

Plusieurs organismes ont contribué pour réaliser ce guide. Nous pouvons en citer les plus connus:

- CNAMTS (Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés),
- DSCR (Délégation à la sécurité et à la circulation routières),
- OPPBTP (Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics).

Ce guide s'adresse aux acteurs en charge d'améliorer la prévention du risque routier pour ce qui concerne les maîtres d'œuvre, les maîtres d'ouvrage, les fabricants de matériel dans le secteur des travaux publics.

Plusieurs thème sont abordés sous formes de fiches à remplir pouvant ainsi servir directement de modèle d'analyse.

Commenté [BK20]: avec un -s

Guide du Centre Régional de l'Assurance Maladie d'Ile de France (CRAMIF 2002):

Un document mis à disposition prenant en compte les enjeux financiers et humains avec une proposition pour une analyse globale et quelques solutions faciles à adopter.

Commenté [BK21]: Caisse

Livre blanc :

Un livre sorti en 2012, issu d'une réflexion de plusieurs organismes (L'Assurance Maladie, le ministère du Travail, de l'emploi et de la santé) permettant de faire apparaitre 12 propositions pour prévenir le risque trajet domicile-travail mais n'aborde pas le risque routier en mission.

Guide des bonnes pratiques pour la sécurité des déplacements professionnels, réalisé par la Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (CARSAT) de l'Orne, le bureau sécurité routière de la Direction Départementale des Territoires de l'Orne, ¹¹et la Chambre de Commerce.

L'objectif de ce guide est de sensibiliser les chefs d'entreprises au risque routier professionnel et de proposer des mesures pratiques à mettre en place dans leur établissement. Les pistes d'actions sont regroupées en 5 thèmes :

- manager les équipes,
- préparer les véhicules,
- vérifier le chargement,
- conduire en toute sécurité,
- connaître les conséquences juridique et financières.

Commenté [BK22]: Avec un S

2.3/ Le choix d'un outil d'analyse pour maîtriser le risque

Afin d'élaborer un cadre de réflexion à notre démarche, nous allons utiliser **une démarche SMART** (présentée ci-dessous), afin de déterminer quel sera l'outil le plus approprié pour répondre à nos objectifs.

Commenté [BK23]: Pour fixer des objectifs ?

La méthode SMART suit la logique suivante:

Dans le cadre de l'élaboration de notre outil, la méthode SMART va nous permettre d'organiser et de structurer notre démarche de prévention, en identifiant les objectifs auxquels l'outil devra répondre de manière claire, simple à comprendre, et pour être facilement mis en place. Cette méthode présente également l'avantage de prendre en compte les exigences et objectifs que nous nous sommes fixés dans les deux premières parties de notre travail.

Pour rappel, SMART est l'acronyme de 5 critères auxquels doit répondre la mise en place d'un projet, outil, etc. : spécifique, mesurable, accessible, réaliste, temporel.

Spécifique: la spécification de l'action doit être simple et clairement établie:

Cet outil devra répondre aux critères suivants:

- un moyen de suivi avec des indicateurs préalablement choisis,
- une visibilité individuelle et collective,
- une aide pour mieux choisir un plan d'actions,
- être simple à comprendre et à utiliser pour les managers,
- ne doit pas être une surcharge supplémentaire en termes de report pour éviter une perte de temps et doit s'intégrer sur un ensemble de données déjà collectées auprès des différents services,
- un moyen de coordonner l'ensemble des données sur un seul fichier avec plusieurs services: SST, Environnement, Assurance,
- cet outil aura pour objectif de détecter des expositions aux risques.

Mesurable: l'outil doit être mesurable dans le sens où tous les indicateurs chiffrés devront être incontestables et reconnus comme tels par tous les collaborateurs:

- discussion sur le projet avec tous les acteurs concernés autour d'un fichier commun,
- discussion avec les managers et les différentes assistantes de services sur la pertinence du choix des indicateurs,

- discussion avec les différentes assistantes de services au niveau du temps de travail par rapport au report des données,
- discussion avec le CHSCT et le médecin du travail pour la validation du projet,
- validation du Directeur Général.

Accessible : il doit pouvoir être mis en oeuvre; il doit être réalisable et ne reposer que sur la motivation des collaborateurs ou être réajusté si le contexte change:

- associer le médecin du travail et CHSCT,
- inclure les propositions et les idées des managers,
- définir l'accessibilité des données par les différents services et donc cloisonner les accès.

Réaliste: pour qu'il soit réalisable, la condition *sine-qua non* est de ne pas peser sur le budget. Cette condition exclue toute forme de sous-traitance, ou le recours à un logiciel existant dans ce domaine. L'outil devra faire ses preuves dans un premier temps pour qu'il soit adopté et utilisé par l'ensemble des collaborateurs.

Temporel: l'effectif du service chargé de sa mise en œuvre (HSE) étant extrêmement réduit (une seule personne), la réalisation de l'outil doit être relativement rapide, sans trop d'étapes intermédiaires.

Afin de gagner du temps, il a été défini de communiquer avec les collaborateurs sur chaque grande étape de la réalisation de l'outil:

- discussion avec les différents intervenants,
- choix des facteurs,
- choix d'une méthode,
- discussions avec les managers/validation par le directeur,
- mise à l'essai pendant un temps défini avec le directeur.

Évaluable: le projet doit être évalué et réévalué chaque année.

- Chaque année les managers pourront s'appuyer sur ces indicateurs pour une évaluation individuelle et donc plus objective au niveau de la maîtrise du risque,
- revue de l'outil et discussions sur la pertinence de ses indicateurs, afin de procéder à des ajustements si besoin.

3/ RESULTAT

UN OUTIL POUR UNE MEILLEURE ANALYSE DU RISQUE

La méthode SMART va nous permettre d'élaborer un outil qui réponde aux exigences organisationnelles, humaines, réglementaires abordées en première partie.

D'autre part, le choix de notre outil est motivé par les recommandations des différents acteurs étudiés plus haut, pour un recueil facilité, grâce au format informatique des informations et données nécessaires, afin de pouvoir proposer des actions de prévention plus ciblées et qui reposent sur des données quantitatives et actualisées, et non subjectives.

Dans cette partie, nous allons pouvoir sélectionner les facteurs de risque les plus pertinents pour l'évaluation et le suivi dans le temps de l'ensemble des agents, et présenter enfin l'outil dans son

ensemble. De plus, nous proposerons un certain nombre d'actions complémentaires qui pourrait accompagner cet outil dans une démarche de prévention.

Toutefois, il est important de préciser que, pour des raisons organisationnelles internes à l'entreprise, l'outil a bien été élaboré et proposé, mais certaines étapes préalables que nous recommandons n'ont pas pu être réalisées. De même, l'outil n'a pas été mis en œuvre à ce stade.

3.1/ La mise en place d'un outil de recueil de données et de prévention

Pour réaliser cet outil de recueil des données et d'analyse, nous recommandons de procéder par étapes successives. Nous préconisons de réaliser un seul et même fichier, dont le premier onglet recensera les données collectées sur la sinistralité, et le deuxième onglet présentera les données relatives à la prévention. Dans un premier temps, nous établirons la typologie des accidents (premier onglet), et dans un second temps le choix des indicateurs (deuxième onglet). Et ensuite, nous établirons une cotation de ces indicateurs afin de quantifier le risque.

3.1.1 Recueil des données des accidents

Dans cette partie, nous allons présenter sous forme de tableau une proposition de recueil de données sur chaque sinistre (premier onglet). A long terme, cela permettra de pouvoir réaliser une étude épidémiologique sur la population étudiée à Essilor Vincennes. Cela pourrait servir de test et s'étendre à l'ensemble du groupe France pour avoir un échantillon plus large et en faire bénéficier le groupe. Pour cette partie, nous allons nous appuyer sur la méthode de recueil de l'ONISR ainsi que sur le travail réalisé par Joaquin Hidalgo à La Poste¹¹. En effet, le mode de recueil actuel d'Essilor Vincennes est trop partiel pour pouvoir produire une analyse approfondie et multi varié. De plus il n'est pas à jour. Dans le tableau seront également recensées les actions de prévention réalisées pour chaque agent, afin de relever une éventuelle corrélation entre actions de prévention et sinistralité.

Voici 2 exemples de tableaux d'analyse que l'on pourrait mettre en place :

Le premier tableau permet de voir la proportion du nombre d'accident par rapport aux types d'accident

Type d'accident	Accidents de trajet en mission	
	Nombre	%
Refus de priorité		%
Carambolage		%
Non respect de la signalisation		%
ETC		%
TOTAL		

Tableau 5 Exemple de tableau sur la proportion du type d'accident

Le deuxième tableau permettrait de faire une étude multicritère inspiré par l'étude des accidents de la poste (mémoire de Joaquin Hidalgo). En comparant par exemple les personnes ayant eu un accident ou non avec le genre de personne (Homme/ Femme) ou le type de véhicule (Entreprise / Personnel) mais aussi sur la formation (Formée/Non formée). Ce type de relation mettrait en avant le sur-risque d'accident et pourrait faire l'objet d'une attention particulière (cotation forte dans le tableau de suivi,

11 « Prévention du Risque Routier Professionnel à La Poste. »

des commerciaux) et de ce fait une action de prévention particulière.

Cependant il faudra faire attention au niveau de l'interprétation des résultats car même si l'on peut en déduire un facteur plus déterminant qu'un autre sur la survenue d'un accident, la complexité d'un accident est due à un nombre important de facteurs (par exemple le nombre de kilomètres effectué par personne) sans compter la difficulté de recueillir les informations. De plus l'échantillon de personnes (130 personnes) reste trop faible, il serait intéressant de l'appliquer à l'ensemble du groupe pour avoir des chiffres significatifs.

Le calcul par l'odds ratio permettrait de mettre en avant le sur-accident.

	OR	IC
Genre		
Féminin vs Masculin		
Type de véhicule		
Véhicule entreprise vs Véhicule personnel		
Formation		
Formée vs non Formée		

Tableau 6 Exemple d'évaluation multicritère

3.1.2 Choix des indicateurs

Dans cette partie, nous allons sélectionner un ensemble d'indicateurs permettant de mettre en place un outil de prévention (deuxième onglet), grâce à la littérature que nous avons pu étudier dans la deuxième partie de notre mémoire, et le travail de l'ensemble des acteurs qui interviennent dans la sécurité routière.

Le choix des indicateurs doit être élaboré avec des managers mais aussi des commerciaux pour la pertinence de ceux-ci, et avec des assistantes pour leurs avis sur le recueil de données. Il s'agit d'associer les salariés à ce projet afin de faciliter son acceptation et qu'ils puissent s'y impliquer. Avec pour objectif final que les salariés deviennent eux-mêmes acteurs de la prévention dans l'entreprise. De plus, ils disposent d'une bonne connaissance de leur poste de travail. Il faudrait ainsi constituer un groupe de travail composé de salariés volontaires (managers, commerciaux et assistantes) et piloté par le service HSE et la direction.

Or aujourd'hui, ne disposant pas de ces données, on s'appuiera sur l'étude IFOP afin de poursuivre notre travail. On gardera à l'esprit qu'elle montrait qu'il y a des différences de comportement au volant entre les trajets de loisir et les trajets professionnels.

Ci-dessous, le tableau des principales causes perçues des accidents de la route en mission, dont on retiendra certains indicateurs.

Question : Quelles sont selon vous, les deux causes principales des accidents routiers professionnels en mission ?



Figure 12 Diagramme sur la perception des principales causes des accidents routiers professionnels en mission (Sondage IFOP 2011)

De ce sondage, qui fait office de consultation des salariés, nous retiendrons les indicateurs suivants :

- l'utilisation du téléphone,
- la fatigue et le stress seront pris en compte dans un indicateur « organisation du travail », plus facilement mesurable (nous y reviendrons plus loin),
- la prise d'alcool,
- l'état du véhicule.

A présent, nous allons nous baser sur l'étude des guides et chartes précitées pour poursuivre la sélection des indicateurs.

	Guide INRS ED877	Guide INRS ED 986*	Charte sécurité routière DSCR/CNAMTSOPPE TP/FNTP	Guide AMRAE*	Guide CRAMIF
Organisation du travail	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Déplacement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Compétences	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
Communication en voiture		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Conducteur		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Sinistralité		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Action déjà menés				<input type="checkbox"/>	
Comportement		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Contrôle (Alcool test)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Tableau 7 Tableau comparatif des indicateurs choisis par les guides d'utilisation

* Guides spécialisés sur le risque routier en mission exclusivement

Ce tableau nous permet d'identifier les principaux thèmes que nous analyserons à travers les indicateurs que nous sélectionnerons plus loin.

C'est sur ces 4 thèmes qu'il convient de développer les indicateurs :

- les informations et compétences,
- l'organisation des déplacements,
- la prise en compte du véhicule,
- la sinistralité.

Pour répondre aux objectifs dégagés grâce à la méthode SMART, nous avons fait le choix de matérialiser notre outil d'analyse et de suivi du risque routier en mission chez Essilor par un tableau Excel.

Le profil de chaque commercial et technico-commercial d'Essilor sera ainsi analysé avec l'ensemble des critères retenus. Du reste, on pourra également procéder à des analyses collectives.

Dans ce tableau, les indicateurs sont regroupés selon les 4 thèmes que nous avons sélectionnés. Ci-dessous, nous présentons les indicateurs de chaque thème et les raisons de ce choix.

Informations et compétences concernant le conducteur:

Nous avons besoin de nous assurer que la personne est:

- apte médicalement
- qu'elle ait un permis en cours de validité
- qu'elle dispose d'une attestation d'assurance professionnelle, etc.

Ces indicateurs sont des critères de base, auxquels on ne peut pas déroger, par rapport au Code du travail. C'est la raison pour laquelle ce thème figure en première position dans le tableau.

Une formation de sécurité routière avait été mise en place. Il faut s'assurer que les personnes ont bien reçu la formation et on sera également attentif à la date à laquelle ils l'ont passée.

L'âge est une question déterminante car selon les statistiques¹² le risque est plus élevé chez les sujets les plus jeunes. On relève également la durée passée dans l'entreprise, car elle témoigne de l'expérience du salarié.

Le déplacement:

Nous ne disposons pas de toutes les informations concernant l'organisation des déplacements de la population concernée, qui ressortiraient lors des groupes de travail. Les indicateurs de cette partie ne seront donc pas exhaustifs.

Les deux premiers indicateurs retenus font directement référence à l'exposition aux risques par sa durée, c'est à dire le temps journalier passé sur la route, mais aussi par la distance parcourue en kilomètres.

En effet, rappelons le premier des 9 principes généraux (L.4121-2 du Code du travail) qui régissent l'organisation de la prévention: éviter les risques, c'est supprimer le danger ou l'exposition au danger. Donc en l'appliquant directement sur notre sujet, la durée et la distance constituent des indicateurs pertinents.

¹² Source ONISR (la mortalité par âge des accidents de la route)

Sur la base de ces indicateurs, on pourra ainsi s'interroger sur les sujets suivants : les déplacements peuvent-ils être évités? Les salariés ont-ils à leur disposition les moyens matériels et la formation adéquate pour utiliser des moyens alternatifs comme l'audio ou la visioconférence ?

Concernant l'organisation du travail, à défaut d'identifier davantage de critères suggérés par les salariés, nous avons retenu de l'étude des guides que la gestion des déplacements était optimisée lorsqu'elle est assurée par une autre personne que l'agent lui-même. Dans ce cas, sont pris en charge :

- le choix des itinéraires, horaire, logistique, durée de conduite,
- la gestion des urgences, des retards, des imprévus,
- la prise en compte des contraintes spécifiques.

En effet, le conducteur est ainsi déchargé de ces tâches chronophages qui pourraient accroître sa fatigue et son stress journaliers.

La sinistralité :

En collaboration avec le service Assurances nous pouvons choisir quelques indicateurs clés qui s'imposent pour alerter les managers sur des situations répétitives à risques.

Afin d'éviter que les informations collectées dans cette partie ne soient utilisées à l'encontre de l'agent, il conviendra de discuter dans les groupes de travail de l'éventuelle restriction de leur accès.

Nous avons notamment choisi:

- le nombre de sinistres à l'année,
- la part des accidents où la responsabilité de l'agent est engagée et celle où elle ne l'est pas: une personne causant trop d'accidents sous sa responsabilité indique un comportement à risque. Attention la notion de responsabilité sous le regard de l'assurance peut être biaisé par rapport à la réalité : par exemple, un conducteur d'une voiture frêne brusquement sans raison pourrait être à l'origine d'un carambolage et pourtant se seront les automobilistes qui se trouvent derrière qui seront responsables de l'accident. Il faut donc être prudent lors de l'analyse du sinistre.
- Le cout humain et matériel : permet de quantifier le cout d'un sinistre et par la suite permettra de revaloriser cette donnée en terme d'enjeux.

Le véhicule:

Comme nous l'avons appris lors de notre stage au travers d'échanges avec des assistantes commerciales, le véhicule ne représente pas seulement un moyen de se déplacer pour le commercial. Mais c'est aussi son lieu et son outil de travail, très important à ses yeux. La voiture remplit la fonction de bureau, et constitue son environnement intime, le lieu où il passe une grande partie de son temps. Le fait même que la personne s'approprie au mieux son environnement engendre un meilleur respect de son véhicule et de son entretien. En effet, le véhicule doit allier sécurité, confort et plaisir pour le salarié.

Des indicateurs que nous avons choisis permettent de vérifier la présence de certains équipements de protection individuelle et collective.

- Le véhicule est-il un véhicule personnel ou fait-il parti de la flotte? En effet, l'entreprise dispose de moins d'informations lorsque le commercial est doté d'une voiture personnelle, et d'aucun pouvoir de décision sur le choix des équipements de sécurité.
- Les éléments de sécurité : présence ou non de l'Air bag/ABS/Clim, ainsi que d'un gilet et triangle de sécurités ?

- Un élément d'auto contrôle : présence ou non d'un Ethylotest ?
- Pour le contrôle de la vitesse : le véhicule dispose-t-il d'un limiteur de vitesse ?
- Pour un meilleur contrôle de la route : mise en place de pneu contact ou pas ?
- Pour la validation d'autorisation de circulation par un contrôle technique.
- Pour contrôler l'âge d'un véhicule et kilométrage.

3.1.2 Cotation des indicateurs

Cette cotation pourra être définie par le service HSE avec l'ensemble des managers. Le service HSE aura ensuite la charge de renseigner le tableau avec la cotation de chaque agent.

Pour mener à bien notre travail, nous avons nous-mêmes rempli le document avec des profils types fictifs, afin de pouvoir faire une démonstration.

Cet outil est un support d'analyse du risque routier en mission dans l'entreprise Essilor. Le but a été de mettre en place une cotation pour estimer plusieurs niveaux de risque. La cotation permettra de visualiser rapidement sur un diagramme si le salarié présente des risques élevés, moyens ou bas.

Cette cotation devra être réalisée par le service HSE avec l'ensemble des managers. En effet, cet outil pourra être utilisé comme support de suivi lors des entretiens annuels.

Le principe de la cotation est de valoriser les bonnes pratiques, en accordant plus de points, et de pénaliser celles qui sont à risque, en leur attribuant pas ou peu de points. De même, l'absence d'information (identifiée par la mention « NC ») entraîne une cotation de 0, car elle met en défaut la maîtrise du risque. En effet, à terme, l'objectif de cet outil est de permettre un suivi des indicateurs dans le temps, et en encourageant à mettre en place un plan d'actions adapté à chaque profil, il a pour vocation de contribuer à améliorer la maîtrise du risque routier en mission dans l'entreprise.

Voici ci-dessous la cotation proposée pour chaque groupe d'indicateurs :

Informations et Compétences (24 points)								
Date de naissance	Age	Date d'embauche en ATC	Ancienneté en ATC	Aptitude médicale	Permis de conduire ou attestation	Attestation assurance prof	Date de la dernière formation au stage conduite	Nombre d'années passées depuis le stage
Entre 18 et 34 ans = 0 35 et plus = 4			Moins de 4 ans = 0 plus de 4 ans = 4	Oui = 4 Non = 0 NC* = 0	Oui = 4 Non = 0 NC = 0	Oui = 4 Non = 0 NC = 0		0 et 2 ans = 4 2 et 4 ans = 2 plus de 4 ans = 0

Tableau 8 Tableau des indicateurs et cotations du thème "Informations et compétences"

* NC = donnée non communiquée

Organisation et Déplacements (24 points)		
Déplacement géré par l'employé ou par un assistant ?	Temps quotidien passé à la conduite	Kilométrage moyen annuel (travaillé)
Oui = 8 Non = 0 NC = 0	Moins de 3h = 8 3 h à 5 h = 4 5 h et plus = 1 NC = 0	Entre 0 et 10000 = 8 10000 et 30000 = 4 Plus de 30000 = 1 NC = 0

Tableau 9 Indicateurs et cotations du thème "Organisation et Déplacements"

Sinistralité (24 points)					
Nombre d'accidents	Nombre d'accidents responsables	Nombre d'accidents non responsables	Nombre de jours en AT	Coût humain en Euros (jours perdus)	Coût matériel en Euros
0 accident = 4 1 accident et plus = 0	0 accident = 4 1 accident et plus = 0	0 accident = 4 1 accident et plus = 0	0 jour = 4 1 et plus = 0	0 euros = 4 1 euros et plus = 0	0 euros = 4 1 euros et plus = 0

Tableau 10 Indicateurs et cotations du thème "Sinistralité"

Véhicule (24 points)										
Airbag/ABS/Clim	Triangle/Gil et haute visibilité	Ethylotest	Limiteur de vitesse	Kit de téléphone	Prestation pneus contacts	1ère mise en circulation JJ/MM/AAA A	Age de la voiture	Kilométrage	Type de véhicule	Contrôle technique
oui = 1 non = 0 NC=0	oui = 1 non = 0 NC=0	oui = 2 non = 0 NC=0	oui = 1 non = 0 NC=0	oui = 2 non = 0 NC=0	oui = 1 non = 0 NC=0	entre 0 et 2 ans = 4 entre 2 et 5 ans = 2 5 ans et plus = 0 NC=0		Entre 0 et 50000 km=4 entre 50000 et 100000=3 entre 100000 et 150000=2 1500000 et plus= 0 NC=0	Société=4 Personnel =0 NC=0	Oui=4 Non=0 NC=0

Tableau 11 Indicateurs et cotation du thème "véhicule"

3.2 Résultat et présentation de l'outil

3.2.1 Analyse de profil individuel :

Ci-dessous est présenté le tableau de récapitulatif d'un profil, avec la cotation pour chaque thème d'indicateurs. Le résultat est formalisé sous forme de diagramme, pour identifier en lecture rapide les aspects plus ou moins maîtrisés.

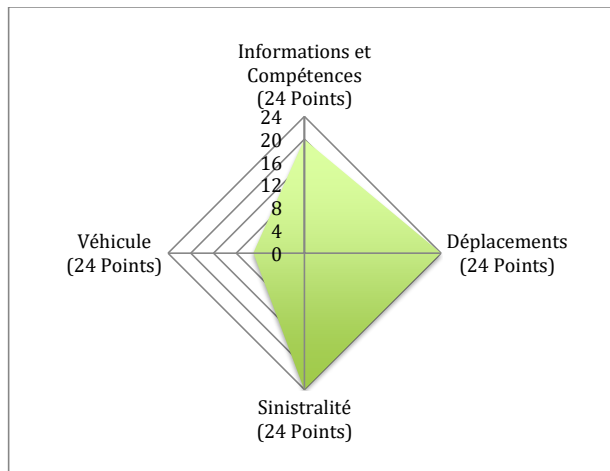


Figure 13 Diagramme Force et Faiblesse par rapport aux indicateurs

Informations et Compétences (24 Points)	Déplacements (24 Points)	Sinistralité (24 Points)	Véhicule (24 Points)	TOTAL (96 Points)
20	24	24	9	76

Tableau 12 Total des points sur les thèmes d'indicateurs

En analysant cet exemple, on s'aperçoit qu'il y a un vrai problème sur la thématique « véhicule ». En effet, le score est de 8 sur 24 points.

Pour décrypter l'origine et la nature du problème, nous nous référons à la partie du tableau des indicateurs qui concerne cette thématique :

Prénom	Véhicule																				
	Airbag /ABS/Clim	Triangle /Gilet haute visibilité	Ethylotest	Limiteur de vitesse	Kit téléphone réglementaire	Prestation pneus contacts	1ère mise en circulation JJ/MM/AAAA	Age de la voiture	Kilométrage	Type de véhicule	Contrôle technique										
Valérie Cohen	nc	0	nc	0	nc	0	nc	0	nc	0	oui	1	01/01/10	5	0	entre 50000 et 100000	3	personnel	0	oui	4
Total		0		0		0		0		0		1			0		3		0		4
sur		1		1		2		1		2		1		4		4		4		4	4

Tableau 13 Indicateurs du thème "véhicules" sur un profil individuel

Nous observons que la voiture ne possède pas la quasi-totalité des équipements de sécurité de base (Airbag/ABS/Clim, triangle/GHV, éthylotest, limiteur de vitesse). De plus, il s'agit d'un véhicule qui, malgré son kilométrage relativement bas, reste tout de même vieillissante. L'absence d'information sur l'utilisation ou non d'un kit de téléphone réglementaire est préoccupant. On constate enfin que ce n'est pas une voiture de société, mais qu'elle appartient à l'agent. En revanche, le contrôle technique a bien été effectué et cette voiture dispose de pneus contact.

Suite à cette analyse, nous pourrions recommander dans un premier temps que Essilor lui fournisse les équipements de sécurité qu'il est possible de rajouter en l'état (triangle, GHV, éthylotest, Kit téléphone), faisant remonter le score total à 13 points sur 24, ce qui signifie une maîtrise de risque juste satisfaisante. C'est pour cette raison que dans un second temps, il sera inévitable de procéder à un changement de voiture au profit d'un véhicule de société entièrement doté des équipements de sécurité nécessaires. En conséquences, cela permettra d'optimiser la maîtrise du risque à travers l'amélioration du score.

3.2.2/Analyse de l'ensemble d'une population :

Cet exemple présente un ensemble de population composé de 5 personnes composant une équipe de commerciaux.

Le diagramme ci-dessous représente les résultats pour l'ensemble de la population, ainsi que le tableau qui suit.

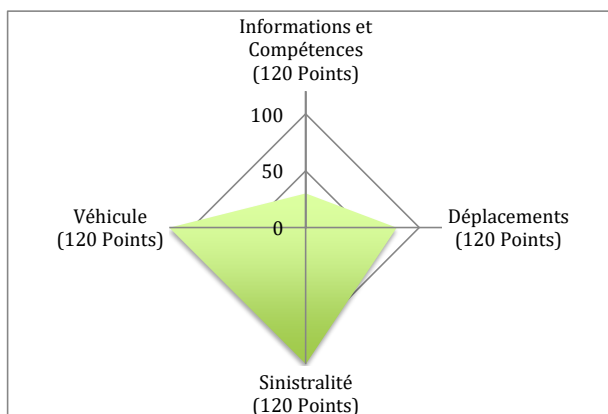


Figure 14 Diagramme d'un ensemble de population

Informations et Compétences (120 Points)	Déplacements (120 Points)	Sinistralité (120 Points)	Véhicule (120 Points)	TOTAL (480 Points)
30	80	120	120	350

Tableau 14 Total des points sur les thèmes d'indicateurs

Dans cet exemple, nous pouvons observer sur le diagramme et le tableau que les Informations et Compétences recueillent un très mauvais score (30 sur 120 points). De plus, on note une certaine lacune sur la thématique « déplacements ».

Nom Prénom	Informations et Compétences (120 points)														
	Date de naissance	Age		Date d'embauche en ATC	Ancienneté en ATC		Aptitude médicale		Permis de conduire ou attestation		Attestation assurance prof		Date de la dernière formation au stage conduite	Nombre d'année passée depuis le stage	
Xavier Dupont	12/01/83	32	0	01/01/10	5	4	oui	4	nc	0	nc	0	0	0	0
Coline Durant	01/02/14	1	0	01/01/13	2	0	nc	0	oui	4	oui	4	0	0	0
Mehdi Bensala		0	0	0	0	0	oui	4	nc	0	nc	0	0	0	0
Prun Lee		0	0	0	0	0	nc	0	nc	0	oui	4	01/01/14	1	4
Xavière de Bis		0	0	0	0	0	nc	0	nc	0	nc	0	12/01/12	3	2
TOTAL			0			4		8		4		8			6
sur			20			20		20		20		20			

Tableau 15 Indicateurs du thème « Informations et compétences » d'un profil collectif

Organisation et Déplacements (120 points)					
Déplacement géré par l'employé ou par un assistant ?		Temps quotidien passé à la conduite		Kilométrage moyen annuel (travaillé)	
non	0	moins de 3h	8	entre 0 et 10000	8
non	0	moins de 3h	8	entre 0 et 10000	8
non	0	moins de 3h	8	entre 0 et 10000	8
non	0	moins de 3h	8	entre 0 et 10000	8
non	0	moins de 3h	8	entre 0 et 10000	8
	0		40		40
	40 pts		40 pts		40 pts

Tableau 16 Indicateurs du thème « Organisation et Déplacements » d'un profil collectif

Sur l'ensemble du tableau numéro, on peut constater une absence d'informations qui n'ont pas été communiquées. Nous pouvons émettre plusieurs hypothèses pour expliquer ces résultats : soit il y a un problème sur le report des données. Soit il y a un manque de suivi des indicateurs personnels sur l'ensemble de l'équipe étudiée. Cela pourrait donner à penser qu'il y a un défaut de prise en compte de l'outil par le management de cette population. Dans ce cas, il faut rapidement échanger avec les managers concernés pour en comprendre les raisons et ainsi envisager des solutions ensemble : apporter un appui ponctuel pour leur permettre de faire face à une surcharge de travail temporaire, envisager de nouvelles modalités de report, remettre en place des actions de pédagogie,...

D'autre part, sur l'ensemble des 5 profils étudiés, aucun ne bénéficie d'assistance sur la gestion des déplacements. Là encore, il convient d'envisager ce problème avec les managers pour mettre en place les mesures adaptées : manque d'information et de formation des assistantes, équipe administrative en sous-effectif, etc. Dans le cas où il serait impossible que cette tâche soit assurée par une tierce personne, une formation pourrait être envisagée pour les commerciaux afin de les aider à optimiser leurs déplacements. Dans ce cas, l'indicateur sera revu.

3.3/Proposition d'actions complémentaires

Une fois l'outil réalisé grâce au concours de l'ensemble des acteurs concernés, nous allons présenter un certain nombre de recommandations pour accompagner le lancement et la mise en œuvre de l'outil. Pour cette partie, nous nous sommes notamment appuyés sur le travail de Joachim Hidalgo à La Poste. Comme nous l'avons évoqué dans notre première partie, l'information et la communication autour de cet outil sont d'autant plus importantes que le service HSE ne dispose pas de ressources suffisantes pour en assurer seul la charge.

3.3.1/Communiquer

Dans un premier temps une réunion d'information devra être organisée avec le directeur, les managers, leurs assistantes et le service HSE qui pilote le projet pour communiquer sur l'outil terminé, à travers une démonstration, ainsi que sur sa mise en place.

Durant cette réunion plusieurs points importants devront être abordés:

-Un rappel sur l'obligation réglementaire de l'évaluation des risques dont le risque routier en faisant intervenir le directeur pour mettre en valeur l'implication de la direction.

-Un rappel sur les enjeux du risque autant sur le plan humain que sur l'impact financier. Un exemple sur un accident en mission pourrait illustrer le propos et la présentation sur les enjeux.

- Mettre en avant l'utilité de l'outil comme une aide à la prise de décision pour établir des actions individuelles ou globales. Il ne devra pas être utilisé comme un moyen de pression que pourrait exercer le manager sur le commercial.

-Insister sur le fait que cet outil doit être mis en partage avec différents services et que les données seront mutualisées de manière à simplifier le travail de report des assistantes.

-Remercier l'ensemble des acteurs pour leur contribution et leur implication à la réalisation de cet outil, tout en les invitant à se l'approprier et à faire remonter toute piste d'amélioration au service HSE.

A la suite de cette réunion de présentation, une formation serait organisée avec chaque équipe de commerciaux afin de leur présenter l'outil, notamment au travers d'un cas concret. Cette présentation pourrait avoir lieu lors d'une session commerciale ou de formation qui les amène à se rendre au siège.

3.3.2/Une note explicative

Cette note numérique (joint avec le fichier) permettra au manager d'être aidé dans sa démarche afin de pouvoir surveiller, analyser, et mettre en place une action la plus adaptée au salarié, en lien avec le service HSE. Elle permettra aussi de rappeler les enjeux humains mais aussi financiers.

Elle fera suite à la réunion d'information avec tous les managers pour donner les objectifs de l'outil et la manière dont il doit être rempli.

3.3.3/Une grille d'auto-évaluation

Cette grille, mise en place par le service HSE, permettra à Essilor Vincennes de s'auto-évaluer sur la maîtrise du risque routier en mission. D'autre part, cela permettra d'objectiver et d'optimiser l'évaluation de ce risque dans le cadre du Document Unique. Cette grille d'évaluation a été proposée par Joaquin Hidalgo pour la poste dans le cadre d'une étude sur le risque routier en mission.

Nous en reprenons les thèmes d'évaluation ainsi que les actions en l'adaptant à la problématique Essilor. Cela permettra de valoriser l'évolution de la prévention mais aussi de planifier la progression de ses actions dans le temps avec comme point de départ : la conformité réglementaire.

La grille propose les quatre thèmes que l'on retrouve dans la littérature. Chaque thème est décliné en niveau de performance à atteindre. La progression sur chaque thème s'effectue en validant successivement chaque niveau : un niveau supérieur ne peut être atteint sans avoir validé le niveau précédent.

Pour refléter les réalités de l'entreprise, il est préconisé de réaliser l'auto-évaluation avec l'appui d'un groupe pluridisciplinaire.

Thème	0	1	2	3
	Pratique inexistante	Exigence réglementaire ou recommandation	Des mesures mises en place	Meilleure pratique disponible
Management	Pas d'évaluation du risque routier	Le risque routier est évalué dans le document unique et des actions sont mises en œuvre	Les actions mises en œuvre font l'objet d'évaluations chiffrées et font l'objet d'une amélioration continue.	Les actions mises en œuvre ont démontrées une baisse de la sinistralité
Organisation des déplacements	Les déplacements sont décidés sur un critère économique	Les déplacements sont rationalisés dans le respect du Code de la Route	Les déplacements sont organisés pour diminuer les situations à risque (stationnement, déplacement, communication mobile, etc.).	L'organisation du travail est mise en œuvre de façon à diminuer la fatigue liée à d'autres risques (stress, maintenance, etc.)
Gestion des véhicules	Les voitures sont choisies au plus bas coût pour l'entreprise. L'entretien est uniquement d'ordre curatif.	Le choix des véhicules prend en compte les recommandations de la CNAM TS, lorsque cela est chez Essilor. Ils sont entretenus suivant les consignes du constructeur	Les véhicules font l'objet d'une évaluation et de tests pour l'usage commercial. Ils sont entretenus	Les véhicules font l'objet d'une conception adaptée à l'usage commercial et bien entretenu
Formation des conducteurs	Pas de formation post-permis spécifique	Une formation post-permis existe avec un rappel des règles	Une évaluation des compétences des conducteurs est mise en œuvre	Les conducteurs reçoivent une habilitation pour conduire un véhicule commercial

Tableau 17 Grille d'auto-évaluation en matière de prévention du risque routier

4/ DISCUSSION

Dans cette, partie il convient de discuter la valeur des résultats obtenus. Concernant notre travail, le résultat de notre réflexion sur la maîtrise du risque routier est un outil sous forme de tableau de suivi et d'analyse de maîtrise du risque.

La démarche de prévention élaborée nous semble pertinente car la nature de l'outil est adaptée au risque étudié, ce choix de type d'outil se rapproche d'autres outils de prévention existants sur le même thème et le choix des indicateurs s'appuie sur un ensemble de recommandations.

Cependant, il paraît intéressant de discuter de la précision ou des incertitudes de la manière dont les indicateurs et leur cotation ont été obtenus.

Tout d'abord, la démarche telle que nous l'avons élaborée devait être participative. Or ce type de travail est très chronophage, ainsi il nous a été impossible de la mettre en place durant la durée de notre mission, et donc de réunir et traiter les données réelles.

Nous nous sommes donc appuyés sur des données nationales (un sondage et des études sur la mortalité routière nationale) pour le choix des indicateurs. Du reste, nous avons créé des profils fictifs, afin de faire émerger différents profils types, dans l'objectif de pouvoir mener la démonstration jusqu'au bout et de démontrer que cet outil pourra être un support d'aide à la décision.

Comme on l'a vu, l'outil, en tant que modèle d'analyse, est pertinent par rapport au risque. En revanche, pour une mise en place effective, le choix des indicateurs serait à adapter (de la manière préconisée et détaillée dans la démarche de prévention décrit plus haut) à la réalité de la population et de la structure

étudiées. Néanmoins, le travail d'analyse effectué sur la base des recommandations et études précitées seront utiles comme support de discussion et pourront orienter la démarche.

CONCLUSION

Suite à la revue annuelle du document unique que nous avons effectué au début de notre mission sur le site d'Essilor à Vincennes, le risque routier en mission chez les ATC s'est révélé être encore trop élevé.

Dans un premier temps, on s'est interrogé sur la valeur du résultat obtenu. Cette réflexion nous a conduit à entreprendre une étude approfondie du risque routier en mission sur cette population.

Après avoir réalisé un benchmark de données nationales, des recommandations, etc. il nous est apparu pertinent de mettre en place un outil pour pouvoir quantifier et analyser de manière plus précise ce risque. Cette démarche devait répondre aux contraintes budgétaires, organisationnelles et humaines du service HSE du site de Vincennes.

Nous avons mis en place des indicateurs et d'y adjoindre une cotation. Nous avons ainsi conçu un outil qui a l'intérêt de pouvoir présenter les résultats de façon individuelle et collective (en sous-ensemble de population), et cela de façon très visuelle, sous forme de diagrammes notamment.

Cet outil, conformément aux contraintes données, présente l'avantage de pouvoir être renseigné par plusieurs parties prenantes, ce qui correspond aux contraintes organisationnelles et humaines ; il n'engendre aucun coût de création et d'actualisation. De plus, il permet d'objectiver le document unique et d'obtenir des données plus précises. Enfin, cet outil est un support d'aide à la décision pour mener des actions de prévention concrètes, précises et adaptées à une personne ou à un groupe. Par exemple : formation collective ou individuelle, mise en place d'équipements automobile spécifiques obligatoires, suivi de la conformité réglementaire de chaque salarié (visite médicale, permis de conduire, contrôle technique ...).

Perspectives

L'outil que nous proposons doit pouvoir s'améliorer en permanence. Il doit en effet s'adapter à la législation en cours, et doit convenir aux différents services l'utilisant de manière à constituer un outil de management intégré. Il pourrait par exemple s'ouvrir à d'autres dimensions qui ne figurent pas dans cette première version, telles que l'impact environnemental (kilomètres parcourus, émission de gaz carbonique ...), et être utilisé par différents services impliqués (tel que le service assurance pour la sinistralité, l'ensemble des managers, ...). Cette démarche de prévention s'inscrirait ainsi dans un système de management intégré.

Les indicateurs peuvent être modifiés, certains peuvent être supprimés s'il s'avère qu'ils ne sont plus pertinents (ce qui dépend de l'exigence portée à la maîtrise du risque), et d'autres ajoutés, si de nouvelles problématiques émergent, notamment dans la littérature ou dans les nouvelles technologies de sécurité.

L'utilisation de cet outil et sa permanence dans le temps seront soumises à une constante communication pour conserver son utilité.

Cet outil a pour vocation de présenter de manière visuelle et rapide les points forts et les carences de chaque agent en matière de risque routier en mission. Cependant il doit s'accompagner d'une analyse contextuelle de chaque cas pour déceler les réelles causes d'éventuelles difficultés avec précision.

En outre, d'autres mesures en HSE devront être mises en place dans le cadre de la maîtrise de ce risque. Ainsi, il conviendrait par exemple de procéder à une analyse de chaque accident de la route par les salariés de l'entreprise.

Enfin, il faudrait augmenter le nombre d'interactions avec les commerciaux, afin de les sensibiliser davantage sur le risque et l'outil, afin de les responsabiliser dans leur comportement sur la route, mais également pour qu'ils s'impliquent dans la remontée des difficultés qu'ils rencontrent sur le terrain, mais aussi des informations, et en particulier concernant la thématique « gestion des déplacements » du tableau.