



LVR FLEET

ZA LES PEUPLERAIES - 2 RUE DE LA LEVEE
BAGNEUX - 49400 SAUMUR
Tel. : 02 41 59 00 00

PLAN DE PREVENTION DU RISQUE ROUTIER

RAPPORT ANNUEL ET RECOMMANDATIONS

1

Solution LVR Fleet

DEPA (Débriefing Entretien Post'Accident)

Base de données accidents – Parc Poids Lourds

Détermination de responsabilité et d'évitabilité

Analyse de la sinistralité :

Période d'étude : 01/01/2016 – 31/12/2016



SOMMAIRE

LIMITE DE L'ETUDE	3
PRINCIPALES DONNEES	4
RESULTATS DE LA PERIODE	5
FREQUENCE D'ACCIDENT	6
CONDUCTEURS IMPLIQUES.....	7
ANALYSE DES ACCIDENTS.....	12
AU MOMENT DE L'ACCIDENT.....	30
RESPONSABILITE DE L'ACCIDENT	35
GRAVITE DE L'ACCIDENT	37
COÛT DE L'ACCIDENT	38
EVITABILITE DE L'ACCIDENT	40
CONDUCTEURS MULTI-ACCIDENTES.....	44
RESUME	46
.....	47
CONCLUSIONS	48



LIMITE DE L'ETUDE

L'analyse de la sinistralité est réalisée à partir des fiches d'analyse d'accident saisies par les opérateurs LVR Fleet suite à des demandes d'entretiens des responsables conducteurs, ainsi que des statistiques des sinistres déclarés transmises par le client.

Sont donc exclus tous les accidents n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration, même si les véhicules ont été réparés en atelier.

Les résultats s'entendent sous réserve de déclarations tardives sur la période.



PRINCIPALES DONNEES

DONNEES 2016 (114 véhicules)

- 30 accidents connus dont 0 corporel
- **Taux de fréquence mathématique sur 12 mois : 0,26**
- 100 % des accidents lors d'une mission habituelle
- 86.67 % des accidents avec le véhicule habituel
- 46.67 % des accidents en circulation
- 40 % des accidents en manœuvre
- 23.33 % des chocs avant droit
- 53.33 % des accidents responsables à 100 %
- 90 % des accidents évitables
- 10 accidents du fait des 5 conducteurs multi-accidentés

DONNEES 2015 (109 véhicules)

- 71 accidents connus dont 1 corporels
- **Taux de fréquence mathématique sur 12 mois : 0,65**
- 98.59 % des accidents lors d'une mission habituelle
- 90,48 % des accidents avec le véhicule habituel
- 57.75 % des accidents en circulation
- 33.80 % des accidents en manœuvre
- 56.34 % des chocs du côté droit
- 70.42 % des accidents responsables à 100 %
- 66.20 % des accidents évitables
- 32 accidents du fait des 14 conducteurs multi-accidentés

4

DONNEES 2014 (N-1)

- **Taux de fréquence estimé sur 12 mois : 2,3** (Source courtier)



Pour rappel, c'est cette fréquence qui a été l'élément déclencheur de la mise en place de votre Plan de Prévention du Risque Routier, début 2015.

RESULTATS DE LA PERIODE

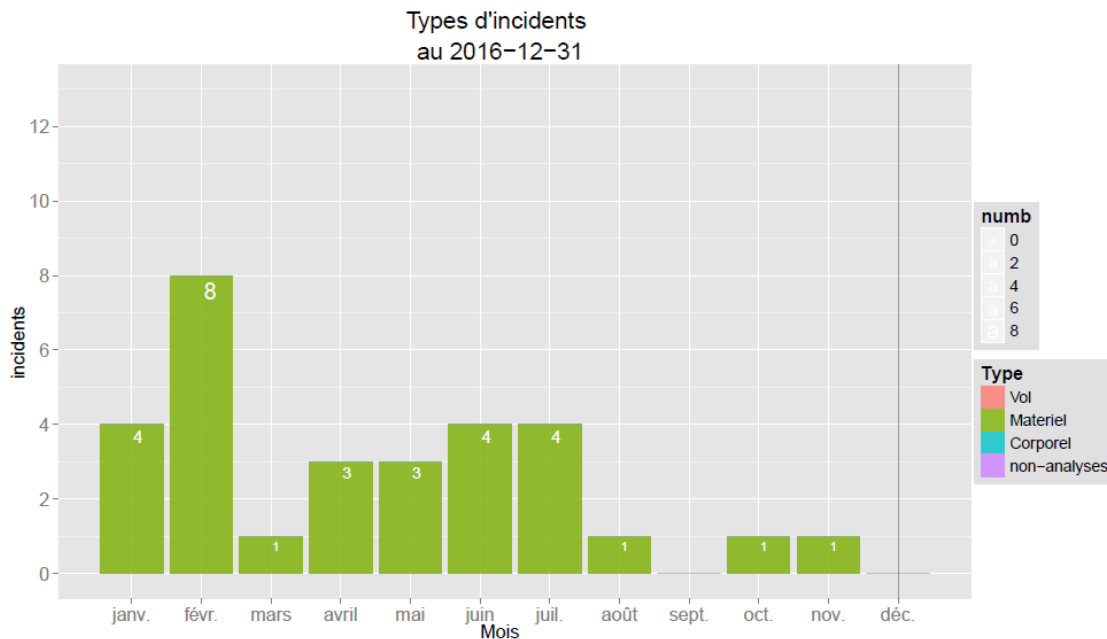
Type d'accident global :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016
Accident matériel (Mater)	30	100%
Accident corporel Tiers (Corti)	0	0.00%
accident corporel Flotte (Corfl)	0	0.00%
Bris de glace (Bdg)	0	0.00%

Zéro accident corporel en 2016. Les 5 derniers mois de l'année ne totalisent que 3 accidents contre 18 en 2015 sur la même période.

5

Répartition mensuelle :





FREQUENCE D'ACCIDENT

Données globales : 30 accidents / 114 moteurs

Fréquence mathématique sur 12 mois : **0,26**

En 2014, votre fréquence était estimée à 2,3

En 2015, la fréquence est descendue à : 0,65

En 2016, votre fréquence est à 0,26, ce qui traduit une très belle progression.

Rappelons que la fréquence moyenne pour votre activité de transport de marchandise est de **0,55** accidents/moteurs après 4 années de suivi au travers d'un PPRR, ce qui veut dire que **vous avez atteint le niveau Excellence.**

La fréquence moyenne des parcs, sous prévention avec LVR après 24 mois :
(Fréquence = Accidents déclarés et non déclarés / Nombre de moteurs)

6

VL – Commerciaux : 0,20

VL et VUL – Techniciens : 0,30

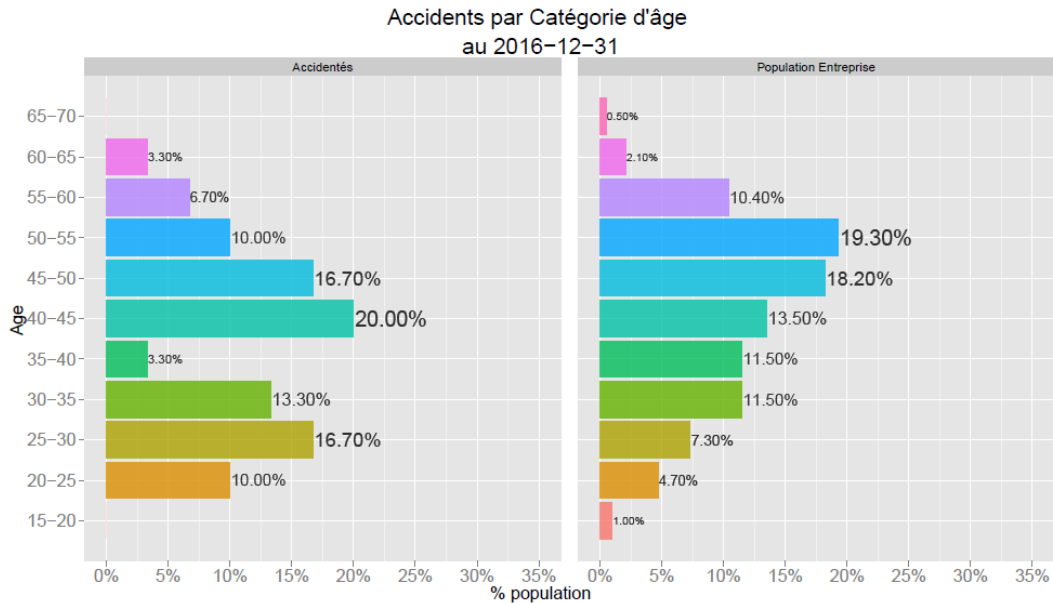
Transport de Voyageurs : 0,35

Transport de marchandises : 0,55

Ces chiffres tiennent compte des accidents découverts lors de restitution des véhicules auprès des loueurs.

CONDUCTEURS IMPLIQUES

Age :



7

Les 50-55 ans représentent près de 20 % de la population de l'entreprise et seulement 10 % des accidents.

Les 25-30 ans représentent 7,30 % de la population de l'entreprise et 16.70 % des accidents.

Statut :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
CDD (CDD)	0	0.00%	3	4.23%
CDI (CDI)	29	96.76%	68	95.77%
Intérim (Inter)	0	0.00%	0	0.00%
Stagiaire (Stag)	0	0.00%	0	0.00%
Autres	1	3.33%	0	0.00%



Contrairement à l'année 2015, il n'y a pas eu d'accident comptabilisé pour des CDD sur l'année 2016.

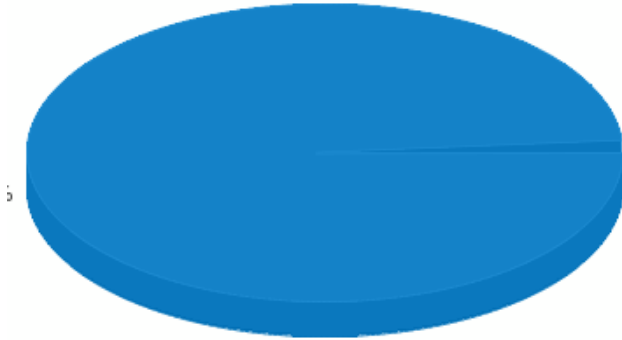


MISSION

Mission habituelle ou non :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
d'une mission habituelle (Habit)	30	100%	70	98.59%
d'une mission exceptionnelle (Excep)	0	0.00%	1	1.41%
d'un trajet domicile/travail (Domtr)	0	0.00%	0	0.00%

■ d'une mission habituelle (30)



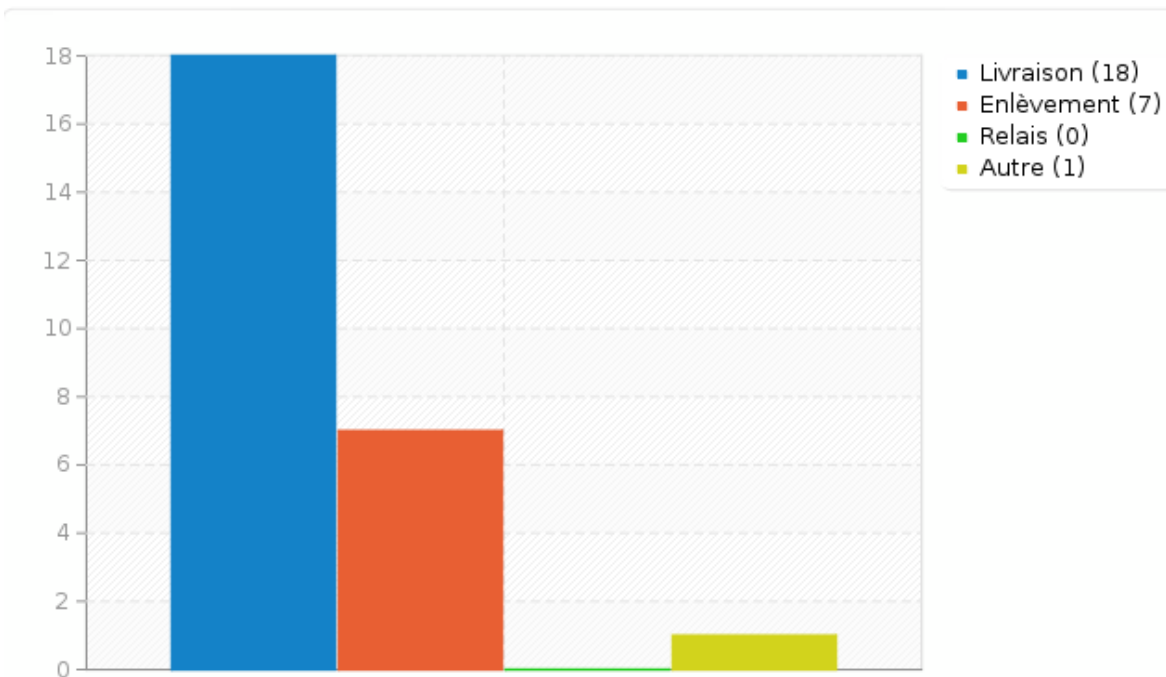
Les missions habituelles représentent l'essentiel de vos déplacements.

100 % des accidents ont eu lieu lors de missions habituelles. Il conviendra de vérifier que les informations utiles ou particularités de ce type de mission soient bien diffusées, tel que les particularités des sites de certains clients et leur accès.



But de la mission :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
Livraison (Livra)	18	60.00%	46	64.79%
Enlèvement (Enlev)	7	23.33%	19	26.76%
Relais (Relai)	0	0.00%	2	2.82%
Autre	1	3.33%	3	4.23%

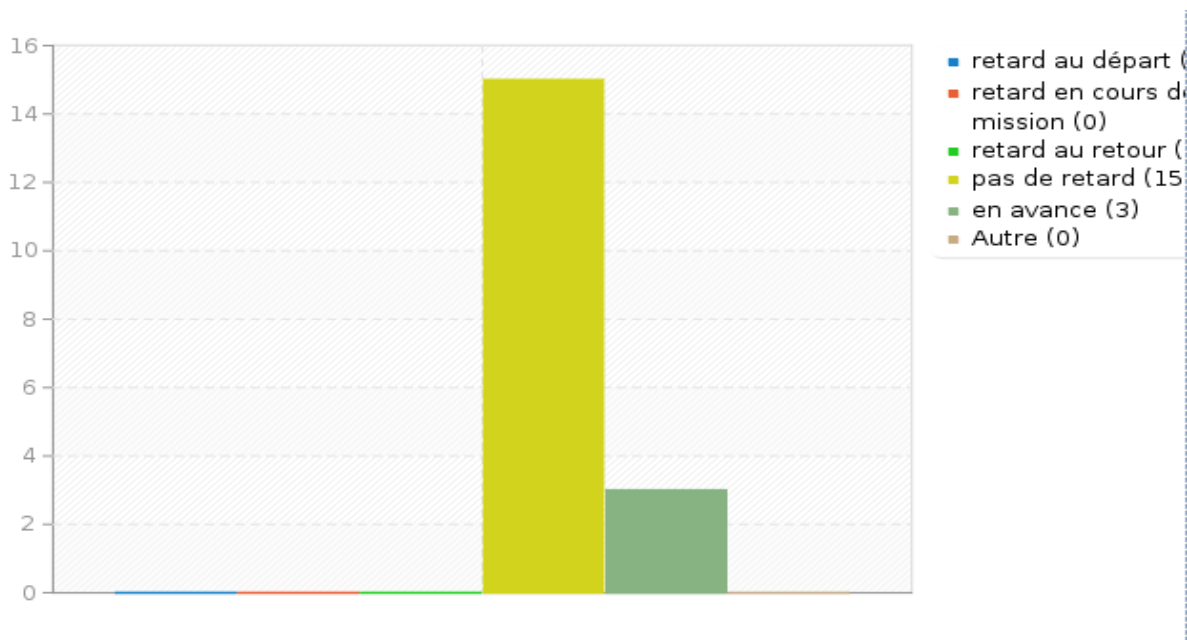


Veillez à bien communiquer les particularités des sites de livraisons et d'enlèvements. Plus de la moitié des accidents ont lieu lors de livraison.



Ecart par rapport à l'horaire :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
retard au départ (Retde)	0	0.00%	0	0.00%
retard en cours de mission (Ret)	0	0.00%	2	2.82%
retard au retour (Retre)	0	0.00%	0	0.00%
pas de retard (Noret)	15	50.00%	50	70.42%
en avance (Avanc)	3	10.00%	12	16.90%
Autre	0	0.00%	0	0.00%

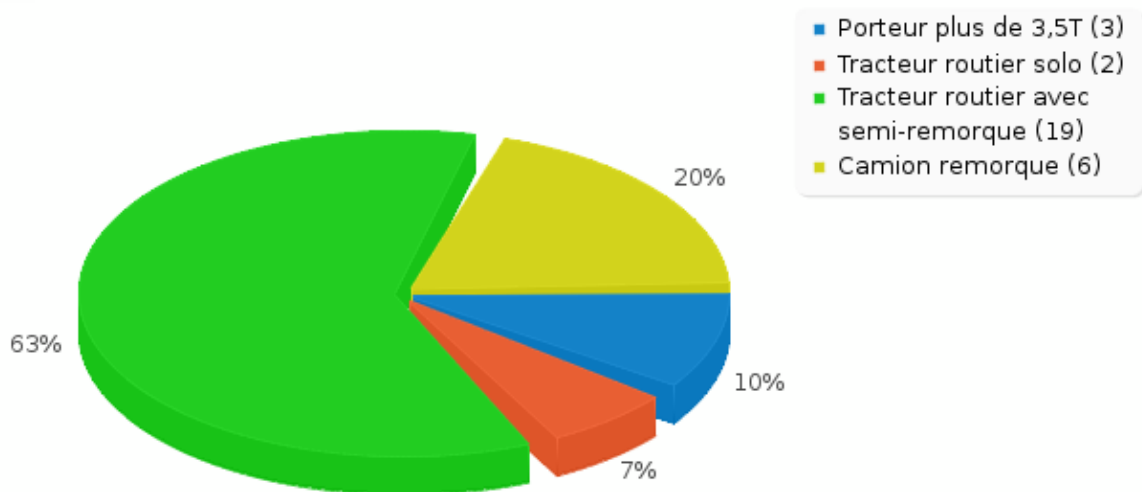


La majorité des conducteurs n'avaient pas pris de retard, certains étaient même en avance sur leur planning au moment de l'accident, ce qui traduit une bonne organisation.

ANALYSE DES ACCIDENTS

Type de véhicule impliqué :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
Voiture (VL)	0	0.00%	0	0.00%
Fourgonnette (Ftte)	0	0.00%	0	0.00%
Fourgon (Fgon)	0	0.00%	0	0.00%
Porteur jusqu'à 3,5T (3t5)	0	0.00%	0	0.00%
Porteur plus de 3,5T (Sup3t)	3	10.00%	12	16.90%
Tracteur routier solo (Tsolo)	2	6.67%	0	0.00%
Tracteur routier avec semi-remorque (Tsemi)	19	63.33%	51	71.83%
Camion remorque (Crem)	6	20.00%	7	9.86%
Dépanneuse (Depn)	0	0.00%	0	0.00%
Autre	0	0.00%	1	1.41%



Les ratios nombre de porteurs et de tracteurs avec semi-remorque présents sur le parc est à mettre en rapport avec les chiffres de ce tableau.

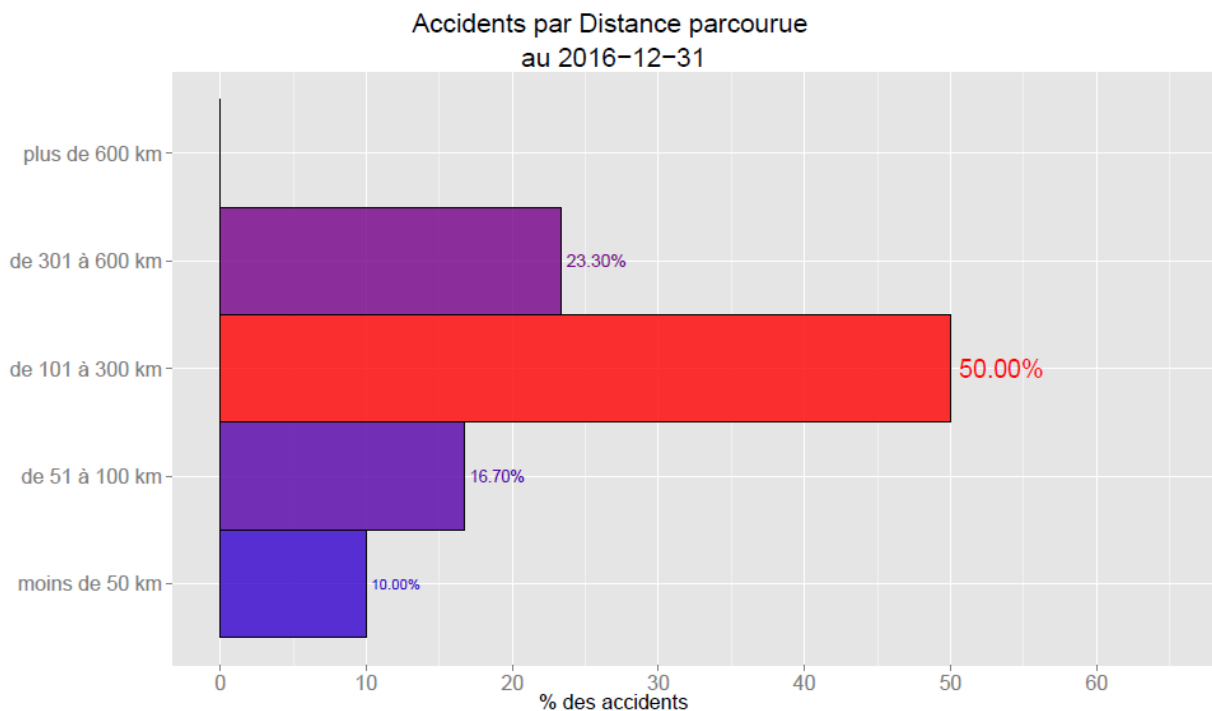
A noter que les accidents des porteurs est passé de 12 en 2015, à seulement 3 en 2016.

2 accidents ont été faits par des tracteurs en solo.



Kilométrage parcouru :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
moins de 50 km (50km)	3	10.00%	4	5.63%
de 51 à 100 km (100km)	5	16.67%	10	14.08%
de 101 à 300 km (300km)	15	50.00%	41	57.75%
de 301 à 600 km (600km)	7	23.33%	16	22.54%
plus de 600 km (Plus)	0	0.00%	0	0.00%

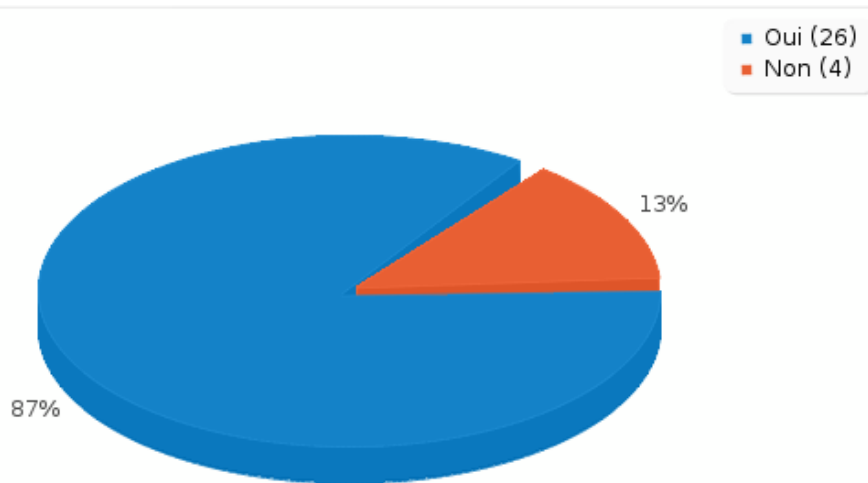


Ces ratios sont conformes à votre métier, veillez à bien communiquer, vers vos conducteurs, que l'attention diminue entre 100 et 300 km.



Véhicule habituel ou non :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
Oui (Y)	26	86.67%	66	92.96%
Non (N)	4	13.33%	5	7.04%

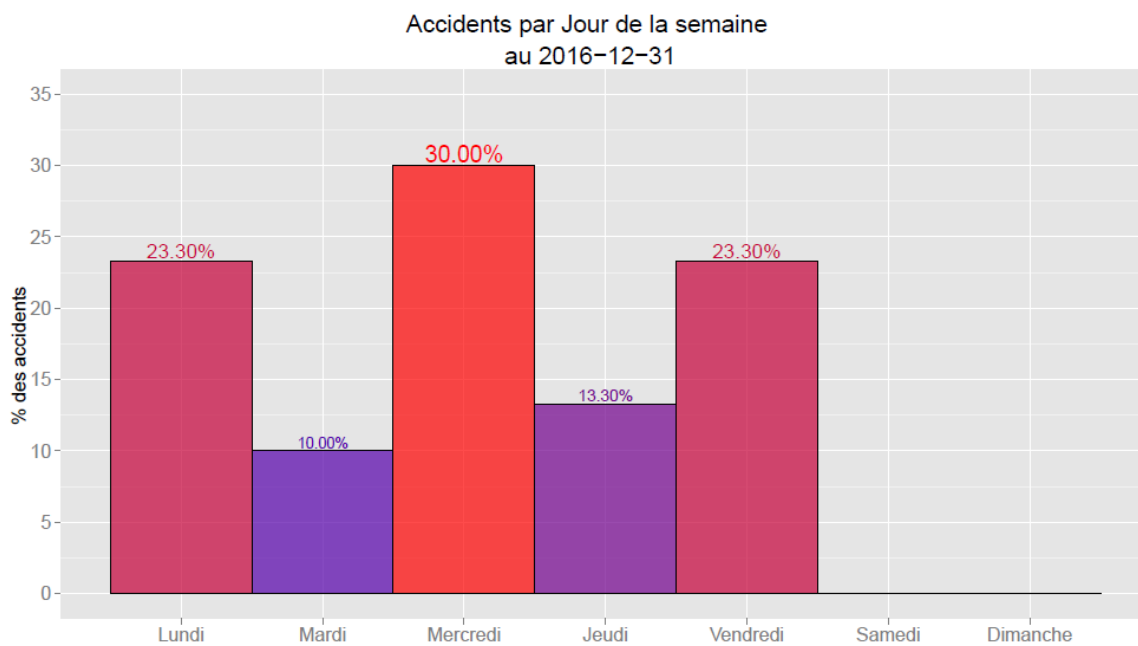


Dans quasiment les mêmes proportions que l'année 2015, circuler avec son véhicule habituel ne met pas le conducteur à l'abri d'un accident, contrairement aux idées reçues.



Jour de la semaine :

Réponse	Décompte	Pourcentage
Lundi (1)	7	23.33%
Mardi (2)	3	10.00%
Mercredi (3)	9	30.00%
Jeudi (4)	4	13.33%
Vendredi (5)	7	23.33%
Samedi (6)	0	0.00%
Dimanche (7)	0	0.00%



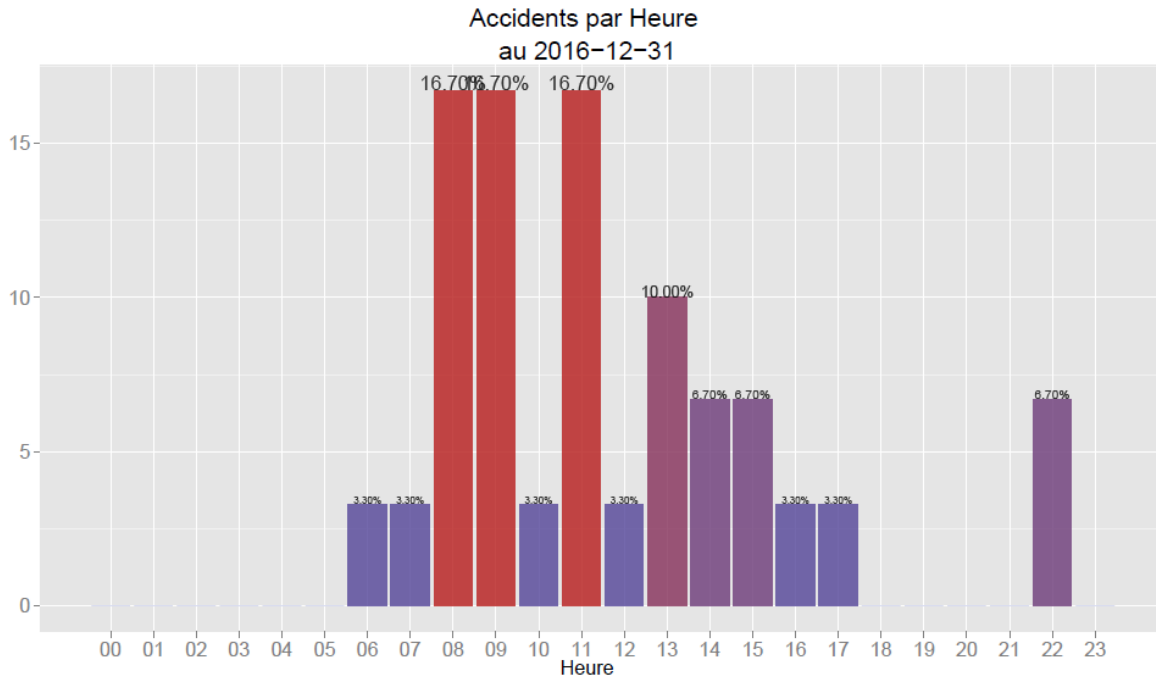
En dehors du week-end, le nombre des accidents se répartit de façon irrégulière. Les lundis et vendredis totalisent près de la moitié des accidents.

Un pic est à noter le mercredi.

Rappelez tout de même que les jours de repos sont faits pour se reposer.



Horaires :

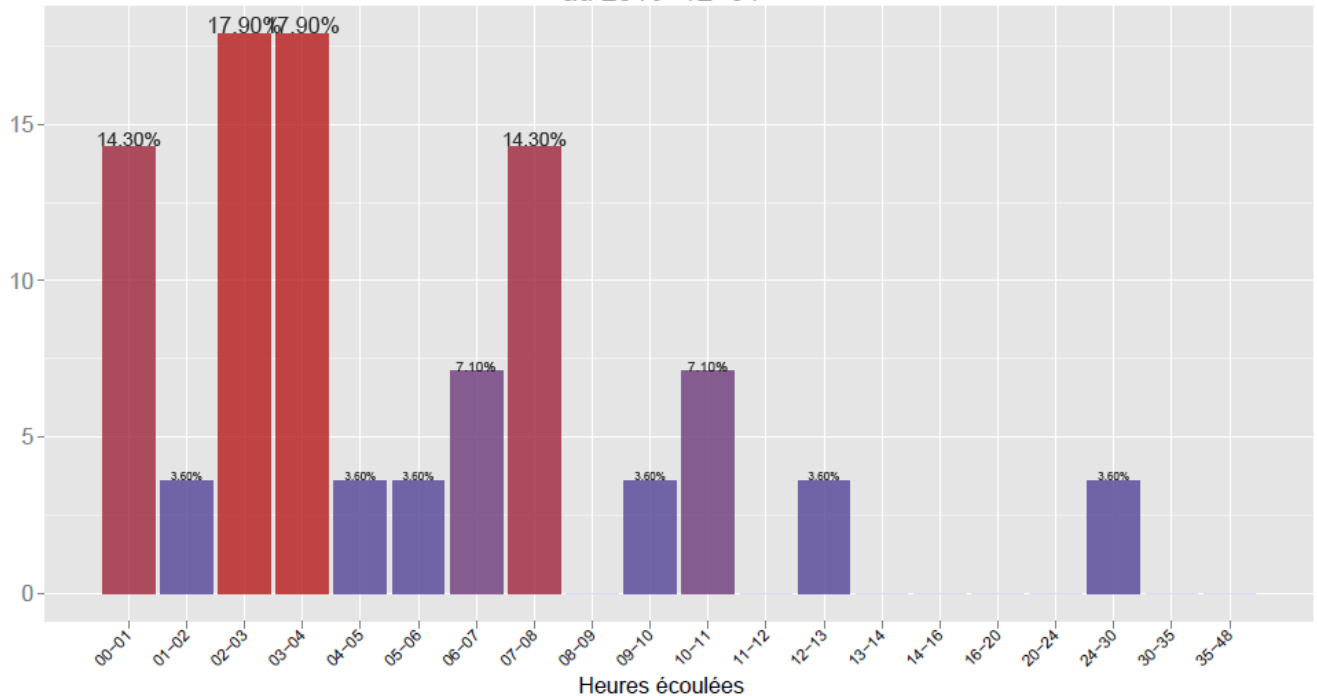


On remarque qu'un grand nombre d'accidents surviennent entre 07h30 et 9h30, période qui normalement est plus propice à l'attention (sauf pour les conducteurs qui ont commencé à 3 h du matin).

Ce créneau horaire correspond également à un pic de circulation des autres usagers de la route, merci d'en tenir compte dans votre communication.

Les accidents dans le créneau horaire de 10h30 à 11h30 seront à analyser pour comprendre ce pic.

Accidents par Temps de travail au 2016-12-31



Temps de travail :

On relève une dégradation du nombre d'accidents dès la première heure de travail et avec 2 autres pics pour la 3^{ème} et la 4^{ème} heure et un autre pour la 7^{ème} heure.

Ce point méritera d'être étudié de près pour pouvoir agir.

Le pic de la première heure est inhabituel sauf à ce que la journée démarre par des manœuvres sur les sites clients.

Rappeler que l'attention diminue après 2 heures de travail et en fin de journée.



Conditions météo :

Réponse	Décompte	Pourcentage
Temps sec (Sec)	26	86.67%
Pluie (Pluie)	1	3.33%
Route mouillée (Rmoui)	1	3.33%
Brouillard (Broui)	0	0.00%
Chute de neige (Neige)	0	0.00%
Grêle (Grle)	0	0.00%
Vent fort (VentF)	0	0.00%
Route enneigée ou verglacée (Vergl)	1	3.33%
Autres	1	3.33%

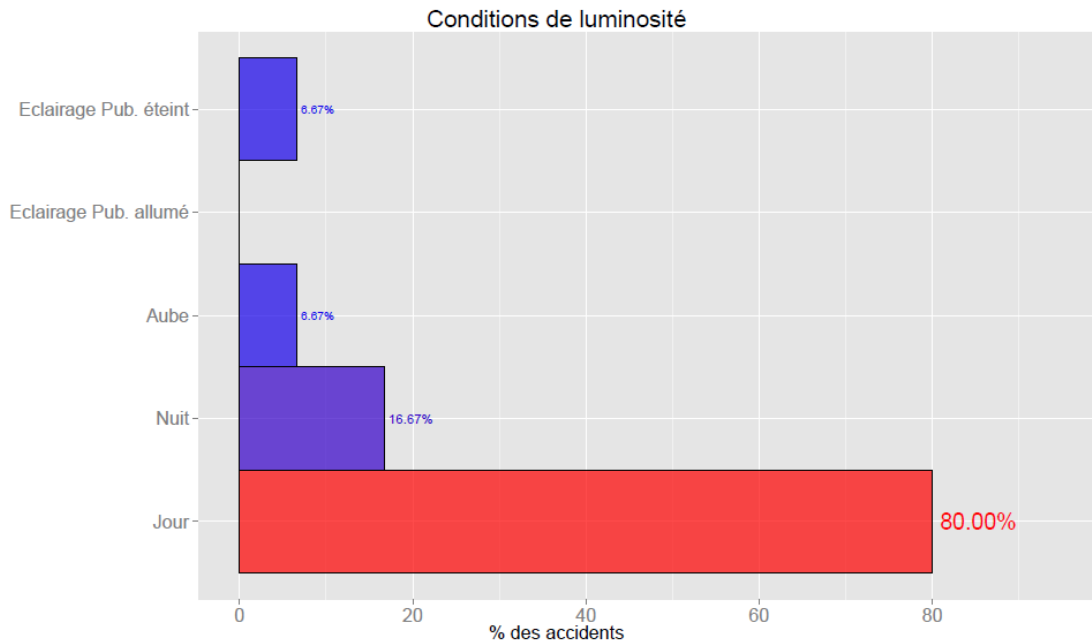
La pluie et la route mouillée représentent plus de 3 % des conditions météo lors des accidents, rappelez les messages de prévention en circulation et en manœuvre et rappelez que ce n'est pas parce qu'il pleut qu'il ne faut pas descendre de son camion avant d'exécuter une manœuvre !

Rappelez aussi que plus de 80 % des accidents, tous parcs confondus, arrivent par temps sec et quand tout va bien.



Conditions d'éclairage :

Réponse	Décompte	Pourcentage
Jour (Jour)	24	80.00%
Nuit (Nuit)	5	16.67%
Aube ou crépuscule (Aube)	2	6.67%
Eclairage public allumé (Ecpub)	0	0.00%
Eclairage public éteint (Etein)	2	6.67%



80.00% des accidents ont lieu de jour et 16.67 % de nuit avec une visibilité diminuée surtout en manœuvre et accentuée s'il pleut. D'où l'importance de descendre du véhicule pour vérifier la faisabilité de la manœuvre.



Type d'environnement :

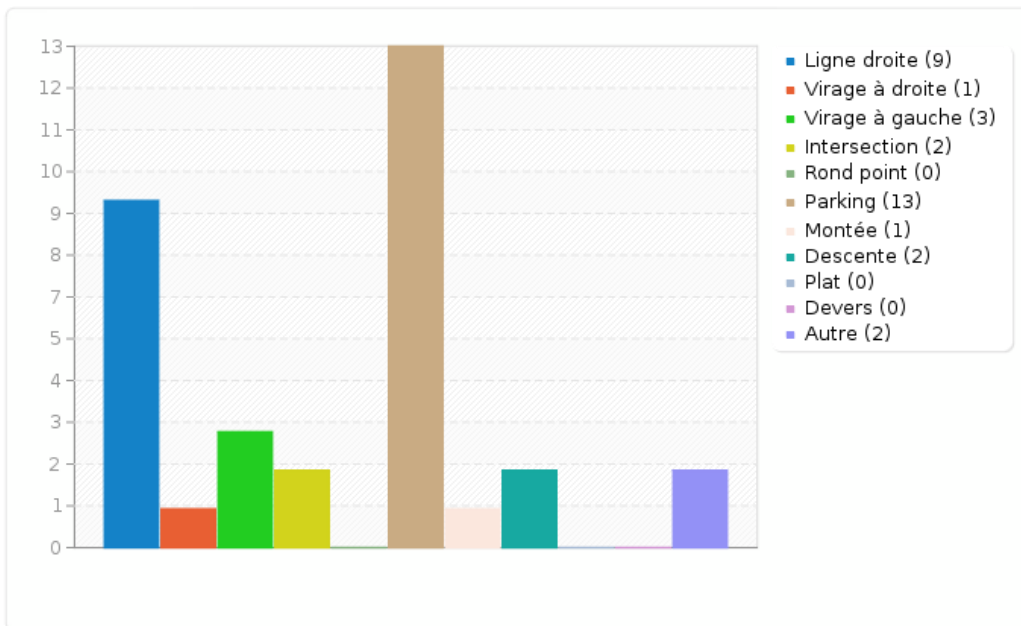
Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
Zone rurale (Rural)	4	13.33%	9	12.68%
Zone urbaine (Urbai)	8	26.67%	25	35.21%
Zone d'activité (ZA)	2	6.67%	4	5.63%
Site propre (Sitep)	2	6.67%	0	0.00%
Site d'un client ou site privé (Clien)	13	43.33%	27	38.03%
Autre	1	3.33%	0	0.00%

Plus de 26 % des accidents se produisent en zone urbaine et zone d'activité, plus de 43 % sur les sites des clients. Cette constatation explique le genre et la typologie d'accident les plus fréquents : manœuvres, problèmes de visibilité et de gabarit.

Le nombre d'accidents sur les sites des clients, 43.33%, est élevé pour la profession, il se situe en général autour de 20%. Dans la mesure du possible, il serait utile de réaliser un **book sur les particularités des sites des clients**. C'est un axe de progrès sur lequel il faut travailler.

Configuration des lieux :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
Ligne droite (Droit)	9	30.00%	28	39.44%
Virage à droite (VirD)	1	3.33%	3	4.23%
Virage à gauche (VirG)	3	10.00%	1	1.41%
Intersection (Inter)	2	6.67%	14	19.72%
Rond-point (RdPt)	0	0.00%	0	0.00%
Parking (Park)	13	43.33%	18	25.35%
Montée (Monte)	1	3.33%	2	2.82%
Descente (Desce)	2	6.67%	4	5.63%
Plat (Plat)	0	0.00%	4	5.63%
Devers (Dever)	0	0.00%	0	0.00%
Autre	2	6.67%	15	21.13%



43% des accidents ont lieu sur un parking et principalement sur les sites clients.

6.67% des accidents analysés se sont produits à une intersection.

Rappel : Ce panneau doit d'abord vous dire :

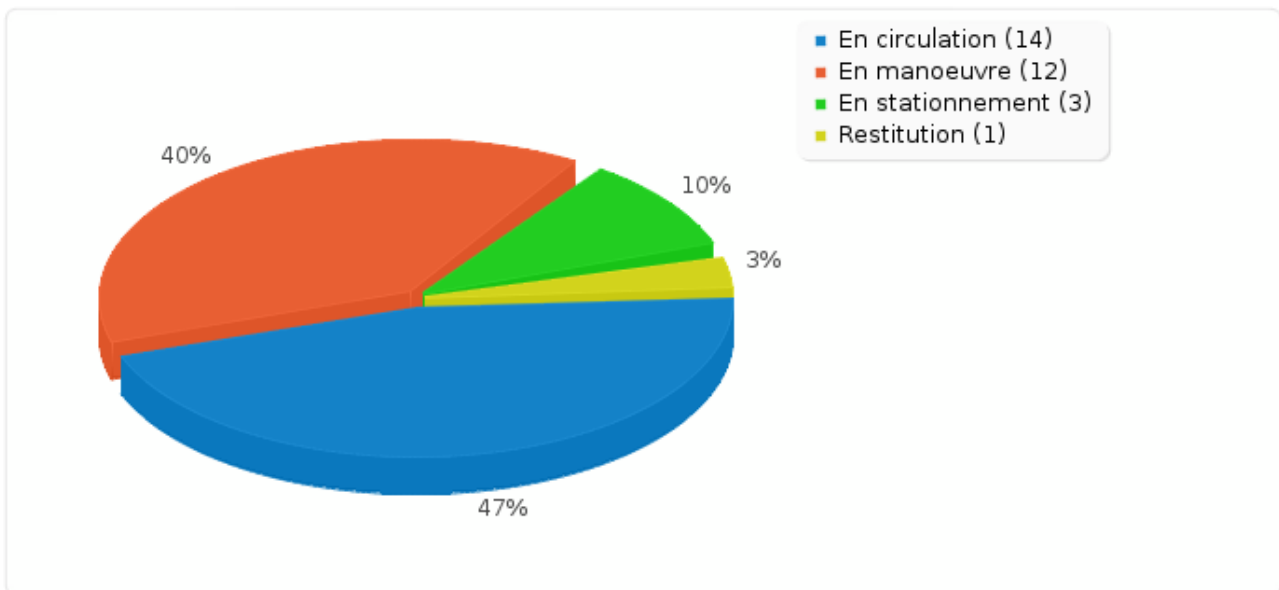
DANGER !





Genre de sinistre (flotte) :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
En circulation (Circu)	14	46.67%	41	57.75%
En manoeuvre (Manoe)	12	40.00%	24	33.80%
En stationnement (Stati)	3	10.00%	6	8.45%
Restitution (Resti)	1	3.33%	0	0.00%



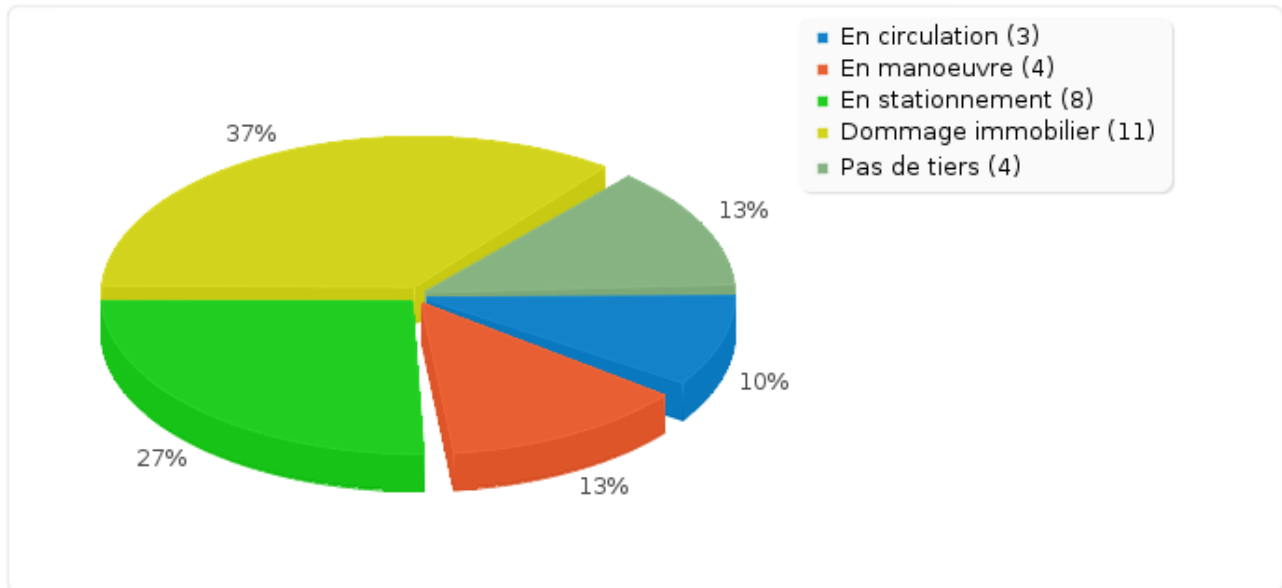
Les accidents en circulation représentent plus de 46 % et pour 30%, c'est en ligne droite et 6.67% sur une intersection. Merci de bien communiquer sur ce point puisque c'est dans ces circonstances que l'on trouve les accidents corporels.

Les accidents en manoeuvre représentent 40% des accidents. La fréquence étant basse ce ratio est cohérent même s'il est supérieur à celui de 2015.



Genre de sinistre (tiers) :

Réponse	Décompte	Pourcentage
En circulation (Circu)	3	10.00%
En manoeuvre (Manoe)	4	13.33%
En stationnement (Stat)	8	26.67%
Domage immobilier (Immob)	11	36.67%
Pas de tiers (PasTi)	4	13.33%
Sans réponse	0	0.00%



Le tiers est en circulation dans 3 accidents.

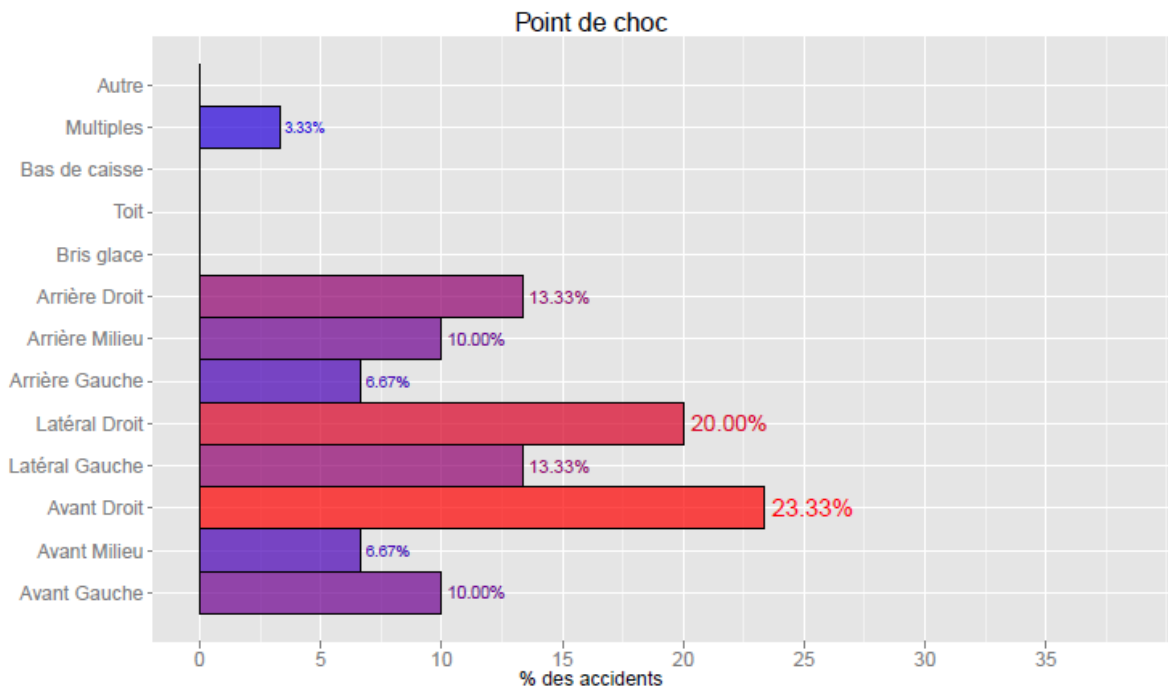
63 % les accidents ont lieu avec des tiers en stationnement ou contre de l'immobilier. Ne pas oublier que c'est très pénalisant financièrement.

Dans 13% des accidents, le tiers effectue une manoeuvre. Merci de rappeler que choisir sa place de parking n'est pas anodin.



Point de choc :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
Avant gauche (AvG)	3	10.00%	7	9.86%
Avant milieu (AvMil)	2	6.67%	5	7.04%
Avant droit (AvD)	7	23.33%	14	19.72%
Latéral gauche (LatG)	4	13.33%	5	7.04%
Latéral droit (LatD)	6	20.00%	12	16.90%
Arrière gauche (ArG)	2	6.67%	6	8.45%
Arrière milieu (ArMil)	3	10.00%	7	9.86%
Arrière droit (ArD)	4	13.33%	14	19.72%
Bris de glace (Bdg)	0	0.00%	1	1.41%
Toit (Toit)	0	0.00%	1	1.41%
Bas de caisse (Bdcai)	0	0.00%	0	0.00%
Chocs multiples (Multi)	1	3.33%	0	0.00%



S

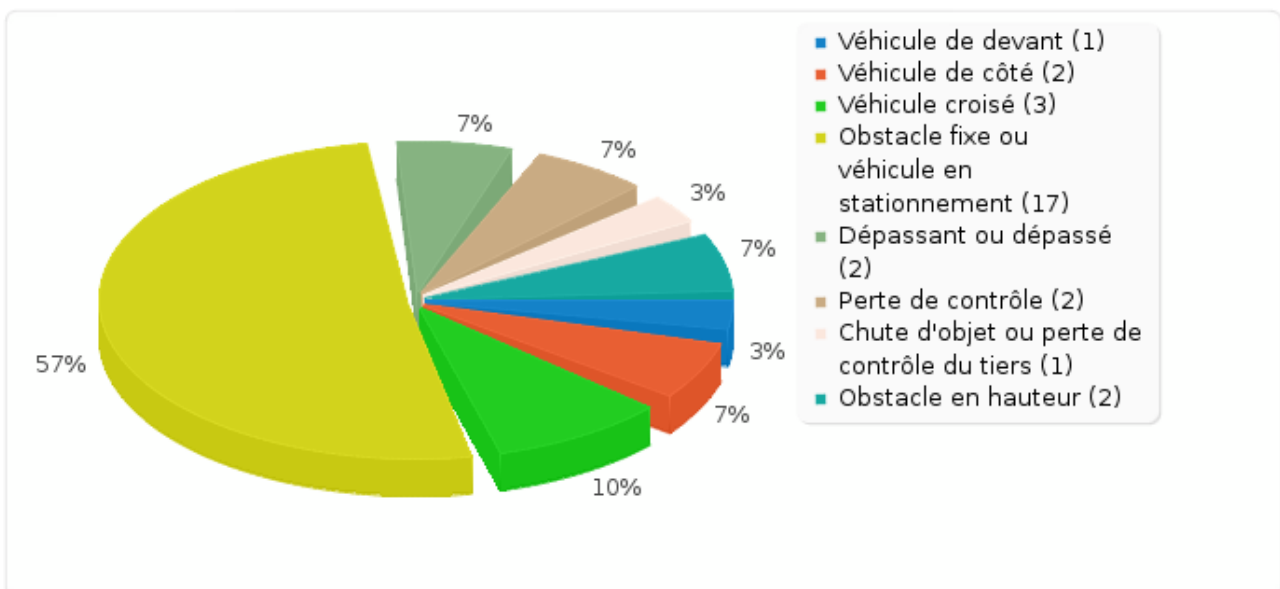
Le côté droit, 56 %, est plus touché que le gauche, 30 %. Ces accidents plus souvent appelé accrochages, surviennent lors de manœuvres de réajustement où le conducteur focalise sur le point difficile en oubliant les classiques.

30 % des accidents sont des chocs arrière.

Il est indispensable que le conducteur applique les procédures de contrôle en manœuvre et qu'il favorise les manœuvres à main.

Type de collision :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
Véhicule de devant (Vdeva)	1	3.33%	2	2.82%
Véhicule de derrière (Vder)	0	0.00%	5	7.04%
Véhicule de côté (Vcote)	2	6.67%	8	11.27%
Véhicule croisé (Vcroi)	3	10.00%	4	5.63%
Obstacle fixe ou véhicule en stationnement (Obsfx)	17	56.67%	38	53.52%
Dépassant ou dépassé (Depas)	2	6.67%	10	14.08%
Perte de contrôle (PCont)	2	6.67%	0	0.00%
Chute d'objet ou perte de contrôle du tiers (Chute)	1	3.33%	2	2.82%
Obstacle en hauteur (Haute)	2	6.67%	2	2.82%
Sans réponse	0	0.00%	0	0.00%



Le type le plus fréquent de collision : obstacle fixe, 56.67%, confirme l'importance à apporter à la communication sur les manœuvres et les particularités des sites clients.

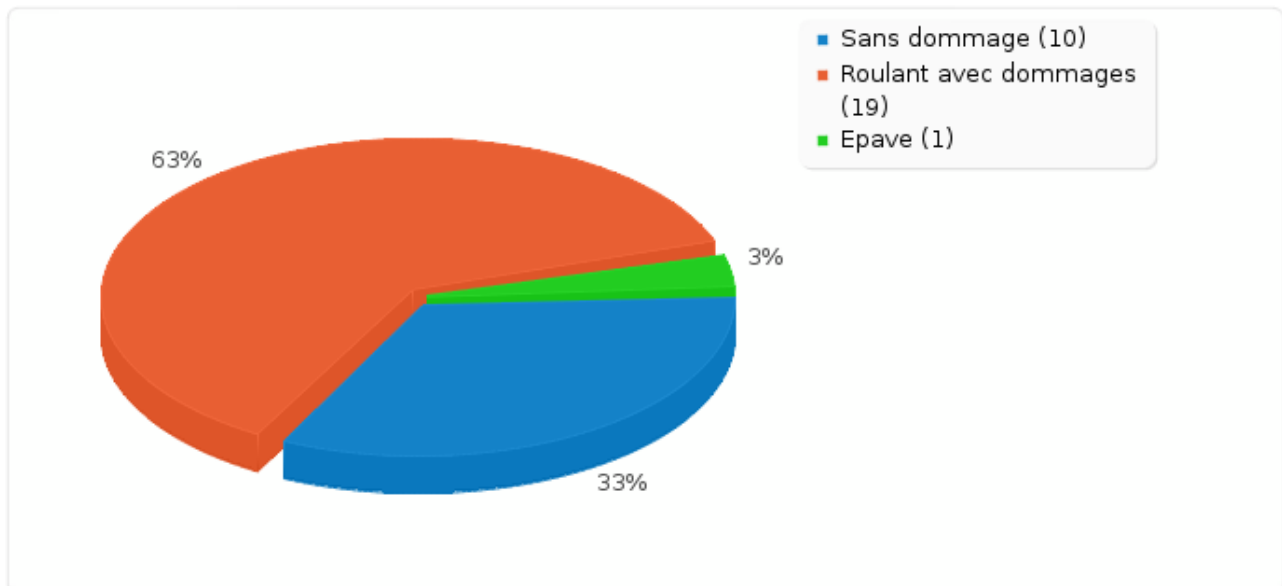


10 % des accidents surviennent lors de croisements avec d'autres véhicules.
Bien rappeler l'importance du positionnement sur la chaussée.

6.67% des accidents surviennent avec un véhicule sur le côté et doivent faire appel à l'anticipation.

Rappeler la règle du pied face au frein en cas d'incertitude.

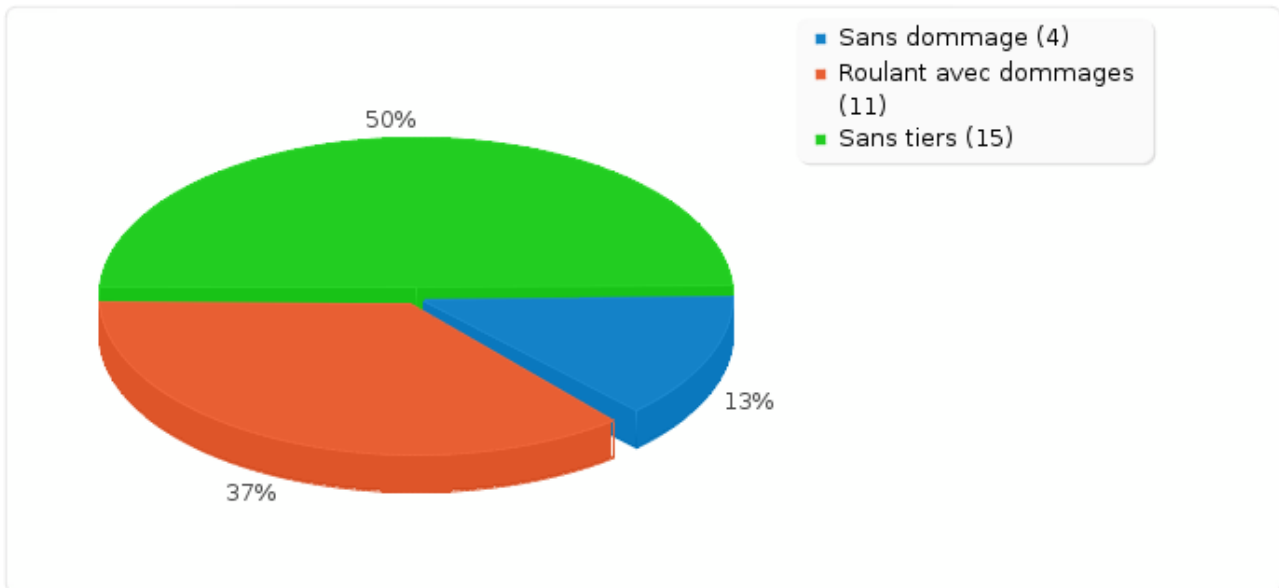
Gravité des dommages (flotte) :



Les accidents sans dommages ou roulant avec dommages représentent 96.66 % et démontrent que le plus souvent ce n'est pas la vitesse qui en cause mais le gabarit et le positionnement sur la chaussée.

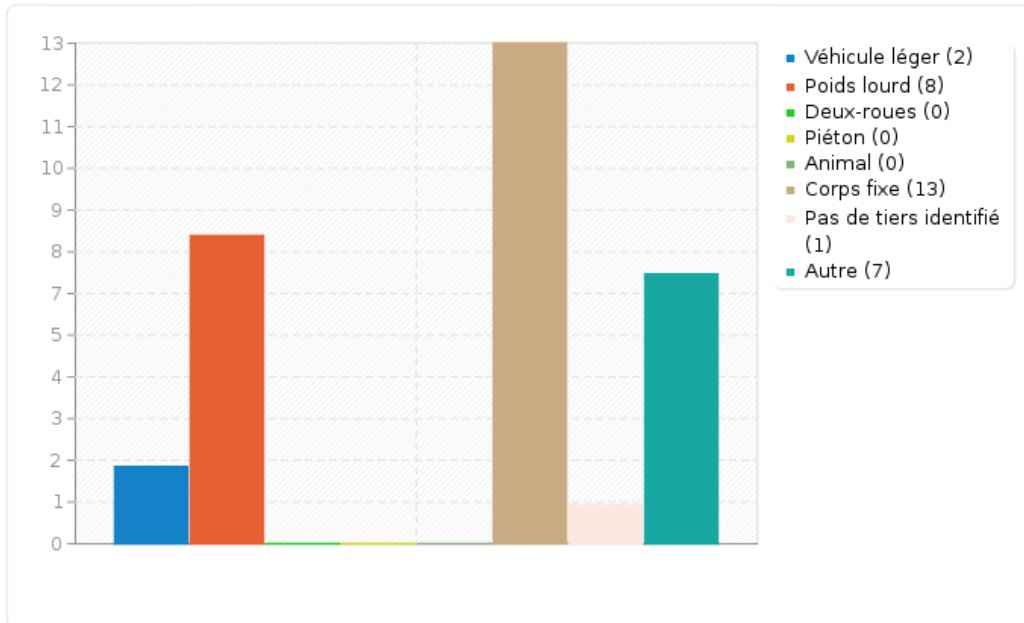
Rappeler l'importance de l'optimisation des trajectoires.

Gravité des dommages (tiers) :



Type de tiers :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
Véhicule léger (VL)	2	6.67%	25	35.21%
Poids lourd (PL)	8	26.67%	13	18.31%
Deux-roues (2Roue)	0	0.00%	0	0.00%
Piéton (Pieto)	0	0.00%	0	0.00%
Animal (Anima)	0	0.00%	3	4.23%
Corps fixe (CrFix)	13	43.33%	22	30.99%
Pas de tiers identifié (NoTie)	1	3.33%	2	2.82%
Autre	11	5.73%	8	11.27%



Les accidents avec des véhicules légers ne représentent plus que 6,67% contre 35%, c'est une très bonne chose.

Les accidents avec corps fixes, 43.33 %, et avec les poids lourds 26,67 % surviennent principalement lors des manœuvres.

28

Rappel :

Une voiture de 1,5 Tonnes projetée sur un mur, à 90 km/h, représente une masse de 40 tonnes au moment de l'impact.

Un poids lourd de 44 tonnes, dans le même scénario, représente une masse de plus 1 600 tonnes.

Un accident frontal VL contre un PL laisse très peu de chance de survie au conducteur du VL, un accident frontal PL contre PL, se termine souvent par 2 morts.



Circonstances (flotte) :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
A l'arrêt ou en stationnement (Stat)	3	10.00%	8	11.27%
Changeait de file (Chfil)	0	0.00%	2	2.82%
Choc arrière (ChArr)	1	3.33%	3	4.23%
Circulait sur un rond-point (CirRP)	0	0.00%	0	0.00%
Dépassait (Depas)	0	0.00%	1	1.41%
Dérapage - Perte de contrôle (PCont)	1	3.33%	0	0.00%
Domage immobilier (DImmo)	0	0.00%	0	0.00%
En marche arrière (sauf mise à quai) (Marr)	5	16.67%	6	8.45%
En marche avant, avançait (Avanc)	15	50.00%	34	47.89%
En mise à quai (MaQua)	2	6.67%	7	9.86%
Empiétait sur voie en sens opposé (Empie)	0	0.00%	0	0.00%
Entrait sur un rond-point (EntRP)	0	0.00%	0	0.00%
Entrée/sortie parking (SorPa)	2	6.67%	11	15.49%
Faisait un demi-tour (DemTr)	1	3.33%	0	0.00%
Ouverture de porte (OuvPo)	0	0.00%	0	0.00%
Prenait un stationnement (sauf mise à quai) (PrSta)	3	10.00%	3	4.23%
Projeté sur véhicule précédent (Proje)	0	0.00%	0	0.00%
Quittait un stationnement (QuSta)	1	3.33%	2	2.82%
Refus de priorité (RefPr)	1	3.33%	1	1.41%
Virait à droite (VirD)	2	6.67%	8	11.27%
Virait à gauche (VirG)	0	0.00%	7	9.86%
Autre	0	0.00%	0	0.00%

50 % des accidents ont lieu en marche avant. Bien travailler sur le réajustement lors des manœuvres.

A l'arrêt ou en stationnement représente 10 % des accidents. Choisir une place de stationnement n'est pas anodin puisque dans la profession, les accidents de manœuvre représentent, en moyenne, plus 50 % des accidents...



AU MOMENT DE L'ACCIDENT

Préoccupation du conducteur :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
Par un problème de circulation (travaux, bouchon, mauvaise visibilité, etc.)	6	20%	13	18.31%
Par un problème avec son véhicule (mécanique, gabarit, utilisation d'un accessoire, etc.)	2	6.67%	3	4.23%
Par l'organisation de son travail (recherche d'un document, d'une adresse, retard, etc.)	2	6.67%	7	9.86%
Par un problème personnel ou une réflexion importante	0	0.00%	0	0
Pas de préoccupation particulière	22	73.33%	46	64.79%

Le plus souvent, le conducteur déclare qu'il n'était pas préoccupé par quoi que ce soit dans l'instant qui a précédé l'accident, 73.33 %. L'absence de préoccupation suppose une disponibilité d'esprit pour la tâche de conduite avec le respect des procédures...

30

Quand il est fait état d'une préoccupation, celle-ci est d'abord liée à la circulation, 20 %.

Dans 6,67 % des cas, il est préoccupé par son véhicule et dans 6,67% par l'organisation de son travail.



Distraction du conducteur :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
Par un élément à l'extérieur (publicité, véhicule particulier, événement insolite, etc.)	2	6.67%	3	4.23 %
Par un élément intérieur (musique, émission de radio, utilisation d'un accessoire, etc.)	0	0.00%	0	0.00 %
Pas distrait	27	90.00%	67	94.37 %
Autre	1	3.33%	1	1.41 %

L'absence de distraction dans les instants qui ont précédé l'accident, 90.00 %, suppose une disponibilité d'esprit pour la tâche de conduite.

Il est tout de même bon de rappeler qu'un accident est une somme d'évènements avec un élément déclencheur.

31

État psychologique du conducteur :

Réponse	Décompte	Pourcentage
énervé	1	3.33%
fatigué	3	10.00%
souffrant	0	0.00%
de bonne humeur	17	56.67%
en pleine forme	21	70.00%
Autre	2	6.67%

Le plus souvent, le conducteur affirme qu'il était en pleine forme et de bonne humeur dans les instants qui ont précédé l'accident, c'est-à-dire dans de bonnes dispositions pour faire face à la situation.



Perception du risque :

Réponse	Décompte	Pourcentage
prévu un danger imminent	0	0.00%
pressenti un risque éventuel	10	33.33%
rien remarqué de particulier	19	63.33%
Autre	1	3.33%

63 % des conducteurs n'avaient remarqué aucun indice de risque dans les instants qui ont précédé l'accident.

Cela signifie souvent qu'il existe des lacunes dans la stratégie d'exploration visuelle, l'anticipation et la recherche d'indices formels ou informels annonciateurs du risque.

32

Plus de 33 % des conducteurs ont pressenti un risque éventuel mais n'ont pas mis en œuvre les mesures de précaution.



Manœuvre de sauvegarde :

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
De freiner	1	3.33%	7	9.86%
De faire un écart	1	3.33%	3	4.23%
D'avertir (klaxon, appel lumineux)	0	0.00%	1	1.41%
De ne rien faire	27	90.00%	60	84.51%
Autre	2	6.67%	60	84.51%

90 % des conducteurs n'ont pu rien faire pour éviter l'accident que 63 % d'entre eux n'avaient pas prévu.

33

En totalité, 13.33 % ont pu agir.

L'anticipation avec le pied face au frein permet de réduire la distance parcourue pendant le temps de réaction et donc la distance totale d'arrêt.

A 90 km/h, sans pied face au frein la distance moyenne parcourue pendant le temps de réaction est de 45 m, avec le pied face au frein, c'est moins de 10 m.



Réponse	Décompte	Pourcentage
Pas distrait	27	90.00 %
de bonne humeur	17	56.67%
en pleine forme	21	70.00%
rien remarqué de particulier	19	63.33 %
De ne rien faire	27	90.00%

Ces 6 lignes, **surlignées en vert**, dans les pages précédentes, démontrent bien que l'accident n'arrive pas qu'aux autres.



RESPONSABILITE DE L'ACCIDENT

Le conducteur estime sa responsabilité à :

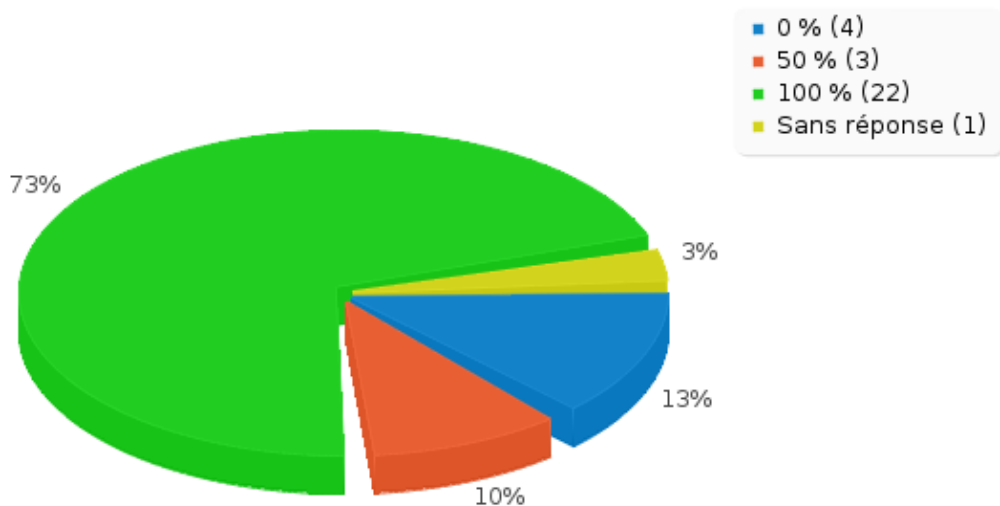
Réponse	Décompte	Pourcentage
0 % (Zéro)	7	23.33%
50 % (50)	7	23.33%
100 % (100)	16	53.33%

Il est important de communiquer sur « Responsabilité et Impact sur la prime d'assurance ». Sans oublier qu'il vaut mieux raisonner évitabilité au lieu de responsabilité.

La responsabilité finale du véhicule de la flotte :

Réponse	Décompte	Pourcentage
0 % (Zéro)	4	13.33%
50 % (50)	3	10.00%
100 % (100)	22	73.33%
Sans réponse	1	3.33%

35



La comparaison entre la responsabilité estimée par le conducteur et la responsabilité réelle montre qu'il méconnaît le barème IRSA.



Dans 53.33% des cas, il s'estime responsable à 100% contre 73.33 % des cas en réalité. Trop optimiste !

Dans 23.33 % des cas, il estime que c'est du 50-50 mais en réalité c'est 10 % des cas. Trop optimiste !

Dans 23.33 % des cas, le conducteur estime qu'il n'a aucun tort mais ce n'est que dans 13.33 % des cas que cela se vérifie. Il y a toujours des optimistes...

Une communication sur les différents cas IDA, avec le barème des responsabilités est à prévoir.



GRAVITE DE L'ACCIDENT

Matériels grave :

1 véhicule flotte à l'état d'épave

CONDUCTEURS		DATE	CIRCONSTANCES	RESP	EVITABILITE	CORPO	VEH FLOTTE
NOM	AURELIEN	2016-07-20	endormissement sur RN79 - a ressenti de signes de fatigue une heure avant mais ne s'est pas arrêté - a percuté le rail de sécurité, la semi s'est couchée	100%	Oui	NON	Epave

Faire un rappel sur les premiers signes de fatigues. Ce n'est pas quand on baille ou que l'on se frotte la nuque qu'il faut s'arrêter mais simplement quand on commence à changer de position dans son siège : C'est le premier signe de la phase d'endormissement.



COÛT DE L'ACCIDENT

Les notions de coût estimé et coût définitif n'ont été que trop peu renseignés pour permettre de générer des statistiques et commentaires.

L'utilisation de notre outil DRM (Drivers Relationship Management) vous permettrait de maîtriser, de manière permanente, les coûts directs de vos accidents déclarés ou non à l'assureur et de cette façon mesurer l'impact financier et donc le ROI de votre plan de prévention du risque routier.

Une synthèse pourrait être présentée sous cette forme :

Année de référence - 2016	
Nombre de véhicule	
Nombre d'accidents déclarés	
Fréquence accidents déclarés	
Nombre d'accidents non déclarés (estimation)	
Fréquence tous accidents	
Coûts total compagnie	0,00 €
Coûts indirects (2,5 coûts assurance)	0,00 €
Coût global sinistralité routière	0,00 €

Année 2015	
Nombre de véhicule	
Nombre d'accidents déclarés	
Fréquence accidents déclarés	
Nombre d'accidents non déclarés (estimation)	
Fréquence tous accidents	
Coûts total compagnie	0,00 €
Coûts indirects (2,5 coûts assurance)	0,00 €
Coût global sinistralité routière	0,00 €



2017 - Objectif	-10%	Résultat / N-1
Nombre de véhicule		
Nombre d'accidents déclarés		
Fréquence accidents déclarés		
Nombre d'accidents non déclarés (estimation)		
Fréquence tous accidents		
Coûts total compagnie	0,00 €	0,00 €
Coûts indirects (2,5 coûts assurance)	0,00 €	0,00 €
Coût global sinistralité routière	0,00 €	0,00 €

Plan de prévention - Coût	
Nombre de véhicule	
CheckCarFleet	
Formation multi accidentés	
Formation de formateurs	
Contrôle des procédures par un expert	
Coût total PPRR	0,00 €
Gains attendus 2016 / 2015	0,00 €
ROI	

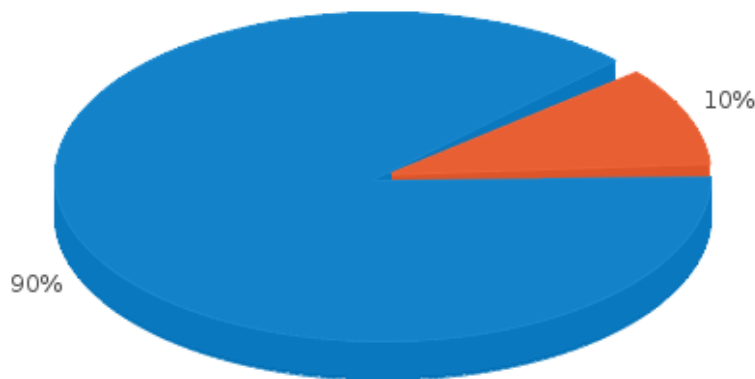
EVITABILITE DE L'ACCIDENT

Évitabilité globale :

Pensez-vous que votre sinistre était évitable ?

Réponse	Décompte 2016	Pourcentage 2016	Décompte 2015	Pourcentage 2015
Oui (Y)	27	90.00%	47	66.20%
Non (N)	3	10.00%	24	33.80%

■ Oui (27)
■ Non (3)



90.00 % des conducteurs déclarent que leur accident était évitable.

L'accident aurait pu être évité, généralement par l'application d'une procédure connue : par exemple, descente de la cabine pour vérifier l'absence d'obstacle hors du champ de vision avant d'effectuer une marche arrière, ou en prenant en compte un risque prévisible.

! Des accidents surviennent lors de manœuvres et sont évitables à 99% !

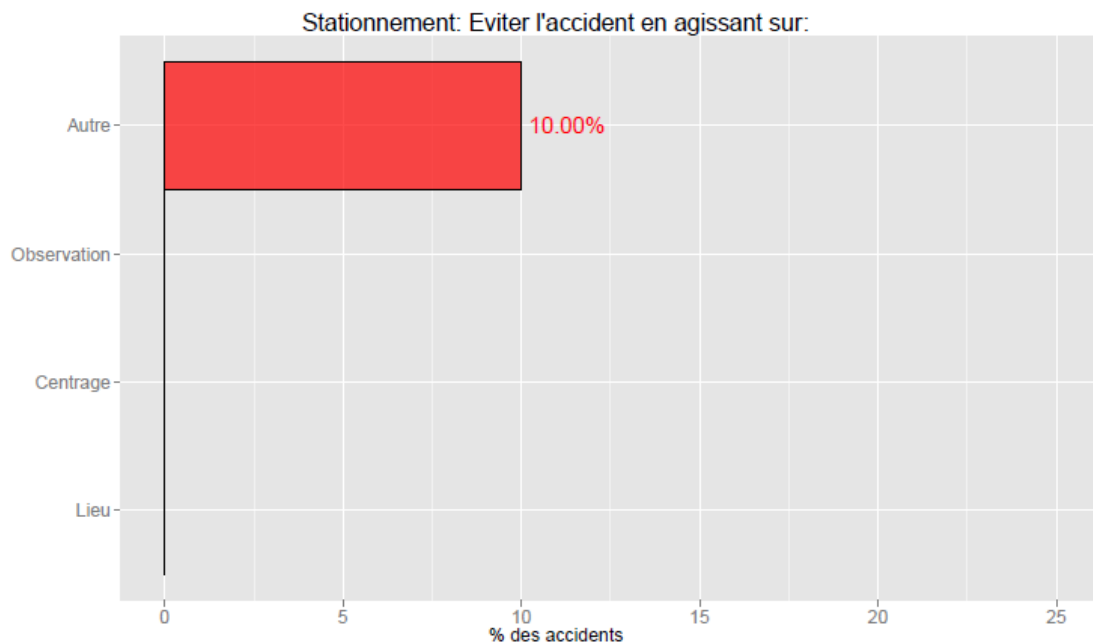
En 2015, c'était 66 % des conducteurs qui reconnaissaient que leur accident était évitable.



Cela traduit une bonne transmission des messages de prévention.

**Observation : par expérience, nous constatons que plus le niveau de prévention global est élevé dans une entreprise plus ce pourcentage de reconnaissance de l'évitabilité est haut (Proche de 90%) et près de 82% des conducteurs en formule de l'évitabilité
C'est votre cas.**

Évitabilité stationnement :

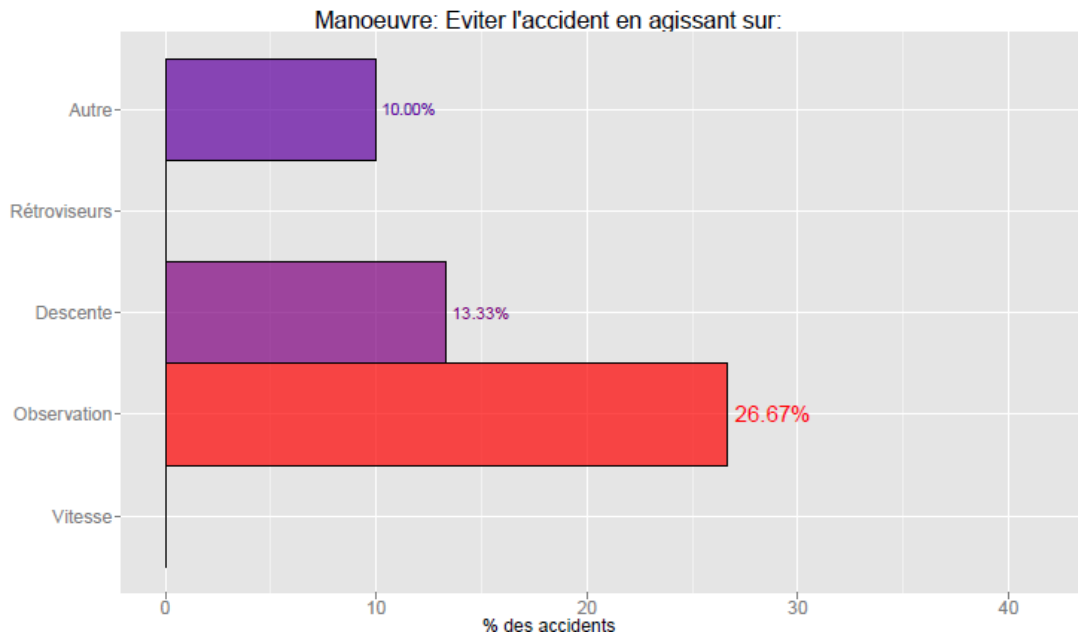


Les réponses ne permettent pas de tirer d'information fiable.

Rappeler que choisir une place de stationnement n'est pas anodin.



Evitabilité manœuvre : En 2016

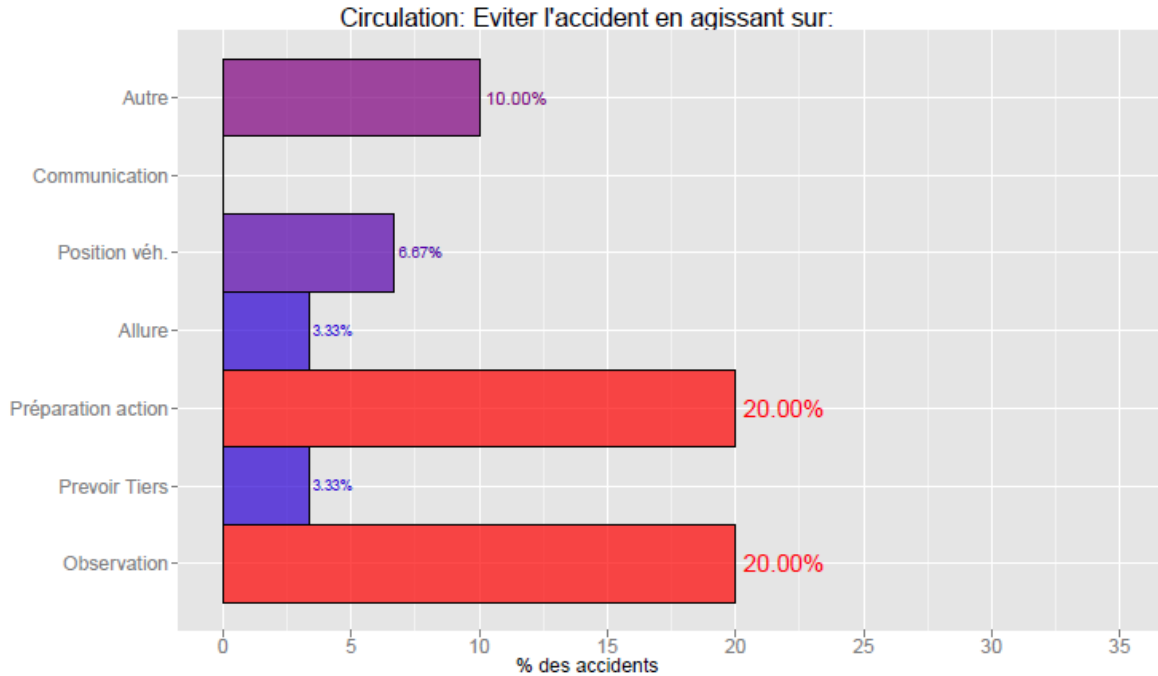


Les réponses montrent que, dans la majorité des cas, l'accident en manœuvre aurait pu être évité simplement par une meilleure observation de la situation, notamment en descendant du véhicule chaque fois que c'est nécessaire pour apprécier la distance qui sépare le véhicule d'un obstacle.

Il sera toutefois nécessaire d'identifier précisément les sites clients les plus accidentogènes et éventuellement de rencontrer ces clients pour les conseiller.



Evitabilité circulation :



Une meilleure préparation de l'action et une meilleure observation à entreprendre seraient, selon les conducteurs, les précautions qui auraient évité le plus d'accidents en circulation. Rappelez dans vos messages que le positionnement sur la chaussée doit toujours être optimal.

43

Le positionnement du véhicule, prévoir les actions du tiers, et l'allure sont les autres éléments, selon les conducteurs, qui permettraient d'éviter plus d'accidents.

Tous ces points font appel à de l'anticipation, qui exige une concentration sur la tâche de conduite et une recherche active d'indices.



CONDUCTEURS MULTI-ACCIDENTES

Sur **30** accidents en 2016 :

19 conducteurs ont eu **1** accident.

4 conducteurs ont eu **2** accidents.

1 conducteurs ont eu **3** accidents.

5 conducteurs ont été identifiés en 2016 comme multi accidentés (**2** accidents et plus au cours de l'année), et ont eu au total **11** accidents.

Ces **5 conducteurs** multi accidentés représentent quasiment **30 % de la sinistralité** du groupe en termes de fréquence.

44

L'accident est un risque de fréquence, il est donc prioritaire de suivre les multi-accidentés.



Identification des multi-accidentés sur le cumul :

Multiaccidentés : Nombre d'accidents par conducteur

Code	Nom	Prénom	externe	nb Accidents	nb N-1	nb N-2	Cumul
361	[REDACTED]	JACKY	Non	2	0	0	2
676		MICHAEL	Non	2	0	0	2
734		FABIEN	Non	2	0	0	2
785		JONATHAN	Non	2	0	0	2
787		#	Non	2	0	0	2

Totalité des Multiaccidentés sur l'année 2016 :

Nom	Prénom	Nombre d'accident 2016
	Adrien	3
	Jacky	2
	Fabien	2
	Jonathan	2
	Michael	2

45

L'accident étant un risque de fréquence, les conducteurs multi-accidentés doivent être considérés comme potentiellement les plus « dangereux ». C'est pourquoi chacun d'entre eux doit faire l'objet d'un traitement particulier visant à identifier l'origine de ses comportements afin d'apporter les solutions les plus appropriées.



RESUME

90.00 % des conducteurs déclarent que leur accident était évitable.

82 % en explique l'évitabilité.

80 % des accidents surviennent de jour, 90 % par temps secs, 80% en ligne droite.

90 % des conducteurs déclarent n'avoir pas de préoccupation particulière, ni être distrait

90 % des conducteurs déclarent n'avoir pas eu le temps d'entreprendre une action pour tenter d'éviter l'accident que 30 % avaient tout de même pressentis et que 82 % savaient comment éviter.

46

Toutes ces données révèlent que la recherche d'indices formels et informels est et restera la base d'une conduite avec anticipation et que pour pouvoir faire cette recherche d'indices, il faut avoir un espace de sécurité suffisant, c'est-à-dire rouler à 4 secondes des autres véhicules, s'écarter des dangers latéraux et pour ce faire, avoir une vitesse adaptée en toutes circonstances.

Notre conseil : Faire tous les scénarios de ce qui peut se produire dans les 5 prochaines secondes et retenir tous les scénarios négatifs et agir en conséquence.

La notion la plus importante pour éviter un accident est le temps disponible pour la réaction permettant l'analyse de la situation qui permettra la mise en œuvre de l'action d'évitement.



L'accident, c'est, avant tout, une somme d'événements dont un élément déclencheur !



- L'environnement ● Les événements, souvent les autres! ● Ce que je peux enlever en ANTICIPANT !



CONCLUSIONS

La fréquence est de 0,26 sur 12 mois, Elle est 2 fois plus basse que la plupart des parcs Poids Lourds sous prévention. Bravo !


L'analyse des circonstances indique qu'une forte proportion des conducteurs reconnaissent que leur accident était évitable (90 %). Cette constatation montre un très bon travail sur les messages de prévention.


➤ Objectifs 2017 suggérés :


- Maintenir cette fréquence
- Traiter en priorité les multi accidentés
- Communiquer autour de la convention IDA


Suivi des accidents


Rappel des objectifs des DEPA (Débriefing Entretien Post Accident)


- 

1 Obtenir de la part du conducteur en fin d'entretien la conclusion suivante : **OUI, mon accident était évitable!**
- 

2 Obtenir de la part du conducteur qu'il formule la procédure pour éviter son accident.
- 

3 Recenser et suivre les multi-accidentés .
- 

4 Disposer de données précises sur la totalité des accidents, déclarés ou non à l'assureur pour mettre en place les mesures préventives & correctives, correspondant réellement à votre sinistralité.
- 

5 Être conforme à la législation et aux obligations d'un chef d'entreprise.
- 

6 Managérial: Écouter et épauler pour ne pas réitérer.



Tout accident résulte de la combinaison de facteurs qu'il est indispensable d'identifier pour éviter qu'un accident semblable ne se reproduise. Les mêmes facteurs peuvent être à l'origine d'un accident bénin ou d'un accident grave selon des circonstances extérieures impossibles à contrôler.

Par exemple, un choc contre un obstacle fixe que le conducteur n'a pas vu en faisant une marche arrière peut être considéré comme bénin, si les dégâts au véhicule et au corps fixe sont infimes. Pourtant, dans les mêmes conditions, si un piéton s'était trouvé entre les deux, les conséquences auraient été dramatiques. Les mêmes erreurs ne provoquent pas toujours les mêmes effets.

Conseils :

50

1. Communiquer les chiffres de la sinistralité vers vos conducteurs
2. Communiquer vers vos cadres afin de les sensibiliser au risque routier mais également à l'impact financier. *Il n'y a pas de bon niveau de production sans bon niveau de prévention !*
3. Continuer à suivre vos multi-accidentés – Audit de conduite pour tous les multi-accidentés
4. Continuer les formations manœuvre et stationnement pour tous les conducteurs avec respect des procédures, à réaliser par vos futurs conducteurs référents.
5. Bien sensibiliser vos nouveaux entrants
6. Effectuer une analyse financière de l'impact de vos actions sur les 3 dernières années pour démontrer l'efficacité du travail de prévention.