



**10  
ERREURS**

**À ÉVITER**

**en management du  
risque routier**

**LVR**  
La Vie Routière

## ERREUR 1

### N'impliquer qu'une seule partie de l'entreprise

Le sujet ne doit pas être traité seulement au niveau de la gestion de parc ou des ressources humaines.

De la même façon qu'il y a un comité interministériel à la sécurité routière, il doit y avoir un **comité de pilotage interdirections** pour **faire vivre un plan de prévention du risque routier** (PPRR).



Un PPRR doit donc impliquer **tous les acteurs de l'entreprise** pour être pleinement efficace :

- Direction Générale : affichage clair de la politique de sécurité.
- Direction Financière : impactée par les coûts matériels, humains et indirects des accidents.
- Direction des Ressources Humaines : impact psychologique des accidents, arrêts de travail, formations.
- Direction des moyens généraux : gestion de parc, responsable assurance.
- QSE
- CSE
- RSE...

## ERREUR 2

### Penser que le sujet peut être maîtrisé seul

La prévention du risque routier nécessite l'intervention de spécialistes du domaine.

La route est aujourd'hui la **première cause de mortalité au travail.**

Il est donc indispensable de **faire appel à des partenaires** qui ont une expérience multi-flottes et qui partagent les bonnes pratiques sur la gestion et la maîtrise de ce risque.



Le **courtier et/ou l'assureur** doivent également être associés à la démarche, la prime d'assurance étant directement impactée par le niveau de prévention de l'entreprise.

L'erreur est donc de penser que le service QSE pourra maîtriser ce risque à lui seul.

L'idéal est d'avoir un **préventeur extérieur qui saura se positionner en chef d'orchestre impartial.**

## ERREUR 3

### Assimiler gestion de flotte et management des conducteurs

Le gestionnaire de flotte gère des véhicules.

La prévention s'adresse à des conducteurs.  
Et qui dit conducteurs dit managers.



Un Plan de Prévention du Risque Routier doit donc **impliquer chaque manager de chaque conducteur.**

Les gestionnaires de flotte n'ayant pas d'autorité hiérarchique sur les conducteurs, l'erreur est de laisser porter le poids de la prévention uniquement sur leurs épaules.

## ERREUR 4

### Agir seulement sur les «mauvais conducteurs»

L'erreur est de n'agir que sur les conducteurs infractionnistes et/ou accidentés.

Autrement dit, n'être que dans des mesures correctives et non préventives.



Pour des conducteurs identifiés comme étant plus à risque (multi-sinistrés) :

Les **actions** menées doivent être d'autant plus **ciblées et répondre spécifiquement à leur sinistralité.**



## ERREUR 5

**S'adresser uniquement aux conducteurs ayant un véhicule professionnel**

La prévention **doit s'adresser à toute l'entreprise** et pas seulement aux salariés bénéficiant d'un véhicule professionnel.

Les accidents survenant sur les **trajets domicile/travail** sont des **accidents du travail**.



La prévention sur le risque des déplacements et de la mobilité **concerne toute la population**.

L'erreur est donc de mettre de côté les postes sédentaires qui sont aussi concernés par ce risque, bien que leur fréquence d'exposition soit plus faible.

## ERREUR 6

### Former sans stratégie globale

L'erreur est d'avoir un niveau de formation qui ne soit pas adapté en fonction du turn over et/ou du niveau d'expérience des conducteurs.



Il est nécessaire de définir une **politique globale d'action** et de moduler la force d'intervention de la prévention **en fonction des profils des conducteurs** sans que personne ne soit laissé sur le bord de la route.

## ERREUR 7

### S'en tenir seulement au respect des règles

L'erreur est de simplement se contenter d'édicter des rappels des règles du code de la route auprès des conducteurs (vitesse, alcool...) et de ne pas **traiter les causes les plus fréquentes des accidents** comme :

- le manque d'anticipation,
- le non-respect de la distance de sécurité,
- ou le stationnement en marche avant.



Par ailleurs, l'organisation du travail et des déplacements doit faire partie intégrante d'une **réflexion globale sur le sujet du risque routier.**



## ERREUR 8

### Considérer comme bénigne la «petite casse»

L'erreur est de n'agir que sur les accidents déclarés à l'assurance et de considérer comme bénins les évènements sous la franchise.



### Chaque incident doit être l'occasion de faire vivre la prévention.

Un bris de glace est par exemple souvent synonyme de non-respect de la distance de sécurité. Et le non-respect de la distance de sécurité est très souvent à l'origine d'accidents coûteux (plusieurs véhicules impliqués) et graves (corporels).

## ERREUR 9

### Se focaliser uniquement sur les accidents responsables

La prévention et l'étude des accidents doit se faire sous tous les angles et notamment sous celui de **l'évitabilité**.

Celui qui est responsable est celui qui a commis la faute.



L'erreur est de se concentrer uniquement sur les fautifs et d'avoir une politique de culpabilité.

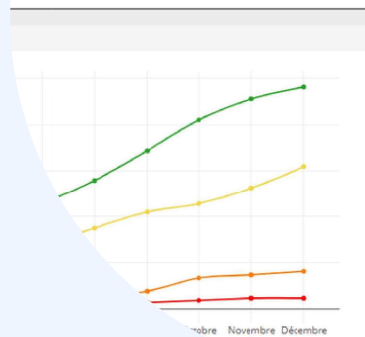
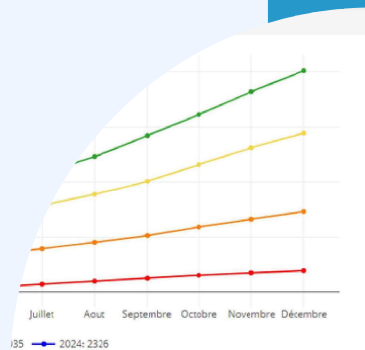
La prévention doit aussi s'attarder sur le **vécu** et **l'impact psychologique** des conducteurs qui ont été victimes d'un accident non responsable.



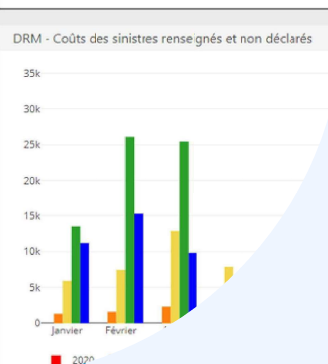
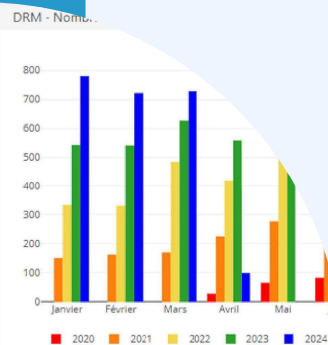
## ERREUR 10

### Avoir des tableurs Excel comme seul outil

L'erreur est de penser pouvoir mener une politique de prévention efficace et efficace avec chacun son tableau Excel de son côté (données parc, base RH, liste des sinistres, traçabilité des actions de prévention...).



Le pilotage d'une politique globale de prévention nécessite d'avoir des outils collaboratifs et transversaux.



Il est nécessaire d'avoir un **outil de gestion de la sinistralité et de la prévention** et de pouvoir retracer à tout moment le parcours d'un collaborateur.



**EXPERTS EN MANAGEMENT  
DU RISQUE ROUTIER**