



ENQUÊTE

Plus ou moins rapides, encombrants ou vulnérables, les différents usagers de l'espace public routier doivent apprendre à vivre ensemble.

Alors qu'en 2022, 485 personnes sont décédées sur la route dans le cadre de leur activité professionnelle – soit plus d'un mort par jour –, nombre d'entreprises ont fait de la sécurité routière un point de vigilance accrue. Bien que celles-ci fassent moins parler que les initiatives de verdissement, tour d'horizon des actions menées par les responsables de flottes pour préserver la vie et la santé des salariés lors de leurs déplacements.



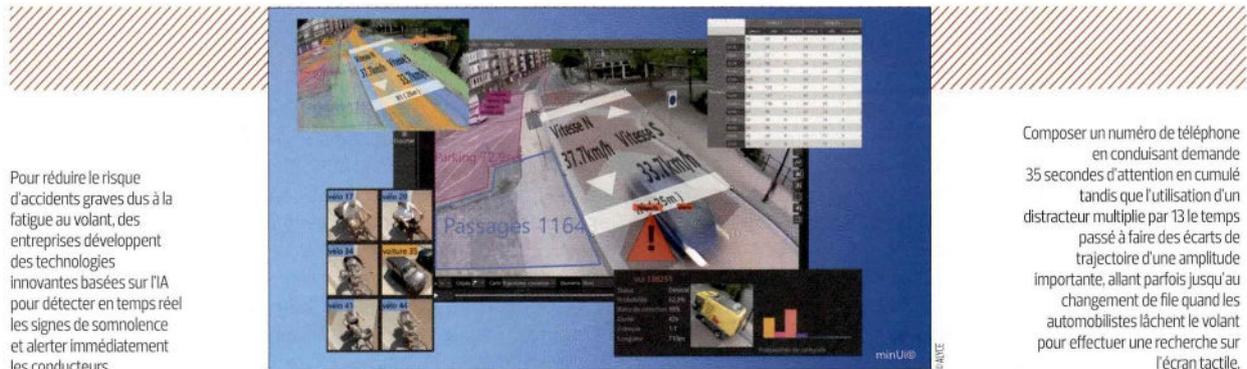
# Sécurité routière : la prouesse

**S**elon les chiffres du Ministère du Travail, 345 décès sont survenus, en 2022, lors de trajets domicile-travail. Les accidents de mission professionnels, eux, se sont soldés par 140 décès. Un constat et des chiffres tragiques qui interpellent et expliquent surtout pourquoi « la sécurité routière est un enjeu stratégique pour les entreprises, et ce pour deux raisons : garantir la sécurité des conducteurs et réduire les coûts liés à la gestion des flottes » assure Samia Arfaoui, Country Manager France de Targa Telematics. Par conséquent, « les gestionnaires de flotte adoptent de plus en plus des programmes de sécurité complets qui combinent formations des conducteurs, ateliers réguliers et communication claire des politiques de sécurité. Des initiatives que renforce l'adoption de la télématique », poursuit l'experte œuvrant pour le groupe spécialisé dans le développement de solutions IoT.

Une réalité que confirme Romain Ruiz, gérant de la société de constructions en bois Charpentes Vallery, qui a récemment décroché le Trophée Or du concours « Les pros ont du talent ». « La sécurité est la priorité numéro un de l'entreprise, puisqu'au service de la performance. [Ainsi,] nous avons signé la charte de l'appel national à la sécurité routière et nous menons une politique de tolérance zéro : nous ne remboursons plus les PV mais les temps de trajet sont payés pour que les conducteurs réduisent leur vitesse. Et ça marche puisque nous n'avons pas reçu de PV en 6 mois ! », se félicite le chef d'entreprise. Un victoire, surtout quand « 80 % des accidents commis le sont par environ 20 % des collaborateurs, d'où l'importance d'une communication et d'instructions ciblées » souligne Laurent Petit, responsable Marketing & Business Development de la filiale France du loueur Alphabet.

## LA CAROTTE PLUTÔT QUE LE BÂTON

Pour autant, « la sécurité routière dans les entreprises dépasse la simple prévention des accidents : elle est un enjeu de responsabilité civile et pénale. Cela implique donc l'élaboration de plans de prévention des risques routiers au travers du DURP (document unique d'évaluation des risques professionnels), d'audits réguliers et de formations adaptées » rappelle Alexandre Meyer, co-fondateur et CEO de WeProof, développant des applications et des logiciels d'inspection pour véhicules. Il faut dire que « la sécurité routière est aussi un levier pour réduire les coûts indirects car les accidents génèrent une augmentation des primes d'assurance en plus d'une perte de productivité. Or, avec des outils comme ceux de WeProof, ils peuvent digitaliser les contrôles des véhicules et anticiper les incidents techniques ». « Cette approche proactive de la gestion des risques englobe



Pour réduire le risque d'accidents graves dus à la fatigue au volant, des entreprises développent des technologies innovantes basées sur l'IA pour détecter en temps réel les signes de somnolence et alerter immédiatement les conducteurs.

Composer un numéro de téléphone en conduisant demande 35 secondes d'attention en cumulé tandis que l'utilisation d'un distracteur multiple par 13 le temps passé à faire des écarts de trajectoire d'une amplitude importante, allant parfois jusqu'au changement de file quand les automobilistes lâchent le volant pour effectuer une recherche sur l'écran tactile.



Développé par Alyce, minUI est une solution logicielle d'analyse interactive, qui s'appuie sur l'intelligence artificielle et la technologie de traitement d'images. Il aide ainsi les professionnels de la mobilité pour des finalités d'aménagement urbain durable, de sécurité routière ou de développement de l'offre de transport.



## e de l'ombre

donc des acteurs autres que les gestionnaires de flotte, mais aussi les compagnies d'assurance, les fournisseurs de solutions télématiques... et, bien sûr, les conducteurs eux-mêmes. Car les conducteurs sont au cœur de ces initiatives puisque leur engagement et leur comportement ont un impact direct sur les résultats en matière

de sécurité routière», reconnaît Samia Arfaoui.

Donato Quagliariello, directeur des partenariats internationaux de Lightfoot, préconise de son côté d'« utiliser la carotte plutôt que le bâton ». L'ancien directeur de Quartix en France, qui a rejoint le groupe anglais proposant un outil de sécurité routière coachant

les conducteurs de près de 100 000 véhicules connectés de grandes flottes en Angleterre et en Europe, est en effet convaincu des bénéfices procurés par le coaching comportemental sur l'aspect réduction de la consommation de carburant et donc amélioration du TCO. « Je connais un client qui, pour 1300 véhicules, enregistre 750 000 € de réparation en 2024 et une augmentation de 150 000 € de sa police d'assurance pour 2025. Bref, sécurité et économie sur le TCO, voilà la formule gagnante ! », avance Donato Quagliariello. Un aphorisme que ne renie pas Didier Charlec, à la direction Technique Automobile du courtier d'assurance Aon France. « Lors de la mise en place d'un plan d'accompagnement Prévention par Aon, nous observons une baisse de plus de 20 % des sinistres de fréquences, de 28 % des coûts moyens des sinistres déclarés et de 9 % des taux des sinistres corporels », énumère ainsi ce dernier.

### UNE PÉNALITÉ POUR LES RECALÉS DE L'EURO NCAP ?

Faudrait-il interdire la commercialisation des voitures qui ne décrochent pas la moyenne aux crash-test Euro NCAP ? « C'est une évidence », répond Romain Ruiz, gérant de Charpentes Valley, société qui n'achète « que des véhicules avec une note au minimum Gold ». Laurent Petit, responsable au sein du loueur Alphabet, assure lui aussi qu'« il n'y a pas de véhicules comme ça dans nos flottes car nos clients recherchent des véhicules bien équipés et que nos partenaires constructeurs mettent de plus en plus d'efforts sur cet aspect-là ». Pour Alexandre Meyer de Weproov, une mesure aussi radicale « pourrait être fortement incitative pour les constructeurs tandis qu'une réglementation stricte en la matière garantirait une sécurité optimale pour les usagers ». Cependant, « il serait important d'évaluer également l'impact économique et d'offrir des alternatives viables aux consommateurs », déclare-t-il. Une réserve à laquelle adhère Donato Quagliariello de Lightfoot, inquiet que cela « impacte la possibilité d'intégrer des voitures sans permis à une car policy alors que les aides à la conduite ne doivent pas être un luxe ». David Raffin d'Actua Formation, enfin, pense qu'il vaudrait mieux que « les marques forment les conducteurs à leurs véhicules et aux nouvelles technologies qu'ils intègrent pour qu'elles fonctionnent de la meilleure des façons, ce qui induirait un gage de confiance supplémentaire même après l'achat. »

**» LE BASCULEMENT DES DERNIÈRES TECHNOLOGIES ET DES NOUVELLES MOBILITÉS**

Précisant qu'« il y a des flottes qui doivent porter plus d'attention à la sécurité que d'autres, notamment les flottes de véhicules de services, de techniciens ou de livraison qui font plus de kilomètres à l'année avec une pression des délais », Donato Quagliariello remarque également que « la vitesse s'avère toujours un souci malgré les radars », tout comme l'usage du téléphone. Un vrai fléau qui peut désormais être neutralisé par « des technologies intelligentes annihilant toutes applications et notifications, des modules intrusifs dont j'enjoins les gestionnaires à considérer l'utilisation car il faut faire beaucoup plus pour protéger et améliorer les comportements », observe le directeur des ventes internationales de Lightfoot.

« Les comportements de mobilité au sens large ont évolué avec les tendances plus volatiles des déplacements compte tenu du télétravail ou du covoiturage » abonde François Gau, directeur général adjoint chez ALYCE, entreprise collectant des données pour les collectivités. De fait, « du point de vue sécurité routière, ce qu'a apporté l'analyse vidéo par l'intelligence artificielle (IA) c'est la capacité d'analyse de plus de détails et la remontée d'alertes en temps réel », poursuit-il en donnant l'exemple d'un village traversé par des poids lourds, créant des situations dangereuses et du stationnement gênant solutionnés en exploitant le réseau de caméras vidéos de la commune. « Après le Covid, beaucoup d'agglomérations nous ont aussi demandé de mesurer l'utilité des « corona-piste » pour les vélos et vérifier qu'elles soient bien pensées dans l'idée qu'il vaut mieux prévenir que guérir », ajoute François Gau.

Un adage que suit aussi David Raffin, directeur général d'Actua Formation et de Solucar. « Surtout avec l'arrivée de l'électrification, sur laquelle la sécurité est un sujet qui s'accroît car les VE démarrent plus vite et ne font pas de bruit, etc. Les sinistres sont également un peu plus graves dans un environnement routier qui mixe de plus en plus d'usagers différents avec des niveaux de protections divers. Les constructeurs s'emparent d'ailleurs de la problématique

grâce à la prise en main du véhicule au travers de formation à l'éco-conduite. L'utilisation la plus optimale et la plus sécurisée du VE induit ainsi le meilleur TCO possible », apprécie David Raffin. Travaillant autant auprès de flottes de la Police municipale à celles de grands groupes du CAC40 ou de chauffeurs VIP, celui-ci remarque aussi que « les enjeux de sécurité actuels portent également sur la mobilité multimodale et le partage de l'espace » avec des engins comme les trottinettes ou les vélos.

Des pratiques d'avenir « qu'il faut encadrer car, si elles deviennent optimisées, elles permettront de se passer d'un grand nombre de véhicules individuels », fait valoir Donato Quagliariello. « Les nouvelles mobilités posent en effet d'autres défis qui poussent les entreprises à revoir leurs politiques de déplacements pour inclure ces modes de transport, évaluer les risques spécifiques et sensibiliser leurs collaborateurs à leur bon usage », relève Alexandre Meyer. Sans quoi, « l'absence de stratégie de mobilité peut amener à la création de comportements dangereux et de situations mal couvertes par des offres d'assurance standards sur le marché », complète Didier Charlec.

**AGIR SUR L'ENVIRONNEMENT DE MANIÈRE GÉNÉRALE**

Si, comme le note Didier Charlec, « la problématique principale, pour l'écosystème automobile, n'est pas l'absence de données mais son exploitation, l'IA ouvre des perspectives majeures pour solutionner ce sujet de la sécurité routière, d'où l'essor de nombreuses start-up sur ce marché ». « Les challenges éco-conduite et la remontée de datas via la télématique sont donc autant d'actions incitatives, de contrôle des acquis et de communications qui font, ont fait et feront leurs preuves, chiffres à l'appui » expose Laurent Petit, pour qui « éduquer et former restent les maîtres-mots en matière de sécurité ». « Au-delà de la télématique, les solutions pilotées par l'IA incluent les systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS), l'amélioration des infrastructures routières, une meilleure application du code de la route et des campagnes de sensibilisation du public pour analyser les modèles et prédire les comportements à risque », détaille pour sa part Samia Arfaoui. En somme, « la donnée est un

levier puissant pour une gestion proactive des risques », concède Alexandre Meyer

David Raffin, lui, tient à mentionner que « se former à la conduite ne signifie pas qu'on ne sait pas conduire. C'est avant tout une façon d'opérer une mise à jour, de rester à niveau alors que le code de la route ou les panneaux évoluent en permanence, sans oublier le partage de la route et les technologies embarquées des voitures ». « Une meilleure coopération entre acteurs publics et privés pour partager les données et identifier les zones à risque serait également bénéfique », étouffe Alexandre Meyer. Appuyé par Romain Ruiz, admettant « attendre beaucoup de la conduite assistée, surtout sur les poids lourds, même si nos employés jouent parfaitement le jeu et se sont approprié cette culture de la sécurité routière. »

Et les véhicules autonomes dans tout cela ? « Quand leur innovation sera au point, cela aidera considérablement la sécurité. Malheureusement, pour des questions de budget et d'investissements, nous n'y sommes pas encore... », prédit Donato Quagliariello. Parallèlement, « dans le futur, je pense que nous aurons de plus en plus d'éléments à notre disposition pour concevoir des aménagements les moins accidentogènes possibles et des alertes en temps réel grâce à une communication entre véhicules et/ou infrastructures. Nous avons aussi cette préoccupation d'être vertueux par rapport au climat en développant des solutions les moins consommatrices d'énergie possible pour traiter un important volume de données », évoque François Gau. Un perfectionnement de l'environnement (dans tous les sens du terme) qui passe aussi par l'aménagement des territoires, comme le corrobore le rapport annuel sur la sécurité routière du spécialiste de la certification automobile Dekra. Alors que les Français interrogés considèrent très majoritairement que les villes sont adaptées à la circulation des voitures (77 %) et des piétons (75 %) mais beaucoup moins aux vélos (61 %), plus d'un tiers d'entre eux (36 %) juge que repenser les infrastructures serait la première mesure à adopter pour améliorer la sécurité routière. En particulier à la campagne où les axes de circulation sont perçus comme plus dangereux à 39 % ●

**Clotilde Gaillard**