L'évaluation suivante vous permet de réaliser une auto-évaluation pour votre organisation (niveau de l'entreprise).

Utiliser 3 niveaux d'auto-évaluation:

* Bon – Tout ce qui est inclus dans le détail est en place.
* Intermédiaire – Certaines choses incluses dans les détails sont en place.
* Médiocre – Peu ou pas de détails sont en place.

Pointage:

* Bon – 1
* Intermédiaire – 0,5
* Médiocre – 0

Classement (score global):

* Bon – 75-100%
* Intermédiaire – 25-75%
* Médiocre – 0-25%

Remarque – le document fait référence aux véhicules de la flotte grise. Ce sont tous les véhicules qui ne sont pas détenus ou pris en crédit-bail / loués par l'organisation, généralement ceux appartenant ou fournis par l'employé et utilisés pour effectuer des déplacements routiers liés au travail.

Si vous avez des questions sur l'utilisation de ce document, veuillez contacter: [mail@roadrisktoolkit.com](mailto:mail@roadrisktoolkit.com)

Pour les modules eLearning gratuits, veuillez visiter<https://roadrisktoolkit.com/>

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **La gestion** | | |
| **Sujet** | **Détail** | **Score** |
| **Leadership** | | |
| L'engagement du PDG | Le PDG, ou équivalent, est le principal sponsor de l'initiative de sécurité routière, il est responsable de la stratégie et fournit un budget suffisant pour le programme. |  |
| Prêcher par l'exemple | Les cadres supérieurs sont toujours vus conduisant en toute sécurité et respectant toujours les politiques et procédures de conduite en toute sécurité. Leurs véhicules respectent la politique de sécurité, y compris l'installation d'appareils de télémétrie lorsqu'ils sont utilisés ailleurs. |  |
| **Les supérieurs hiérarchiques** | | |
| La formation | Les supérieurs hiérarchiques sont parfaitement instruits à leurs rôles et responsabilités pour assurer la sécurité de leur personnel sur les routes, quels sont les risques et comment mener des débriefings pour les conducteurs après des incidents ou des événements de télémétrie. |  |
| L'engagement du conducteur | Les supérieurs hiérarchiques mènent des débriefings officiels des conducteurs au moins une fois par mois, et ils en tiennent des registres officiels. |  |
| Prêcher par l'exemple | Les supérieurs hiérarchiques sont toujours vus conduisant en toute sécurité et respectant toujours les politiques et procédures. Leurs véhicules respectent la politique de sécurité, y compris l'installation d'appareils de télémétrie lorsqu'ils sont utilisés ailleurs. |  |
| **La gestion financière** | | |
| Coût total du risque | Le coût total du risque, y compris TOUTES les pertes/coûts cachés non assurés, est connu et compris dans l'ensemble de l'organisation, et est également compris par rapport à la façon dont les revenus nécessaires pour financer le coût total du risque sont liés au produit ou service principal. |  |
| Le budget de gestion des risques | Le programme de gestion des risques routiers liés au travail dispose d'un budget séparé, suffisant pour les actions convenues, cantonné et revu au moins une fois par an en fonction de l'évolution de la stratégie et du programme. |  |
| **Des conflits opérationnels** | | |
| Aligner les pratiques d'exploitation sur les exigences de conduite sécuritaire | Les politiques, procédures et pratiques opérationnelles sont entièrement alignées sur les exigences de conduite sécuritaire et les politiques de conduite sécuritaire de l'organisation. Tout changement dans les opérations, y compris les acquisitions, tient compte des exigences de conduite sécuritaire avant d'être finalisé. |  |
| **La supervision du conducteur** | | |
| La surveillance du conducteur | Tous les conducteurs, y compris les conducteurs de la flotte grise, sont surveillés de manière routinière et transparente grâce à l'utilisation de données de télémétrie, de trajets accompagnés, de rapports publics sur les mauvaises conduites observées, d'une analyse des dossiers (carburant, entretien, téléphone portable), selon le cas. |  |
| **La sélection des conducteurs** | | |
| Le recrutement | Les attentes en matière de conduite sécuritaire sont incluses dans tous les processus de recrutement pour tous les rôles qui peuvent nécessiter que l'employé effectue des déplacements routiers liés au travail. Les antécédents de conduite sont vérifiés pour tous les candidats lors de et/ou avant l'entretien. Les antécédents de conduite de tous les candidats sont inclus comme critère de sélection. |  |
| L'initiation des nouveaux embauchés | Les attentes relatives à la conduite en toute sécurité, y compris une analyse de toutes les politiques, procédures et pratiques pertinentes, sont couvertes en profondeur pendant le processus d'initiation des nouveaux embauchés. L'employé doit démontrer qu'il a compris tous les éléments clés. L'employé n'est pas autorisé à effectuer des déplacements routiers liés au travail jusqu'à ce qu'il ait terminé avec succès tous les processus d'initiation des nouveaux embauchés pertinents et qu'il soit accompagné lors de ses déplacements initiaux jusqu'à ce qu'il soit reconnu comme compétent. |  |
|  | | |
| **Des politiques et des procédures** | | |
| **Sujet** | **Détail** | **Score** |
| **Conduite au travail / Politique de sécurité de la flotte** | | |
| Politique de gestion des risques routiers liés au travail | Une politique complète est en place, révisée et mise à jour chaque année. |  |
| La législation | La politique est entièrement conforme à la législation locale, dans tous les domaines d'activité, et définit clairement les attentes de l'employé en matière de conformité. |  |
| **Politique sur la distraction au volant** | | |
| L'utilisation des téléphones portables | Aucune utilisation de téléphones mobiles n'est autorisée pendant la conduite, y compris les mains libres, et un audit a lieu pour vérifier la conformité. Les conducteurs ne doivent jamais utiliser leur smartphone pour autre chose que la navigation (si cela est autorisé dans la politique) pendant la conduite. |  |
| Autres distractions | L'utilisation de tout équipement potentiellement distrayant n'est pas autorisée pendant la conduite, avec un audit pour vérifier la conformité. |  |
| **Politique de gestion de la fatigue** | | |
| Total des heures de travail | Il y a une politique qui limite la durée totale de la journée de travail, y compris la conduite et les déplacements, avec une piste d'audit en place pour démontrer la conformité. |  |
| Les pauses | Les conducteurs doivent prendre une pause toutes les 2 heures de conduite, ou plus tôt s'ils commencent à se sentir fatigués, avec une piste d'audit pour démontrer la conformité. |  |
| **La politique sur les drogues et l'alcool** | | |
| La politique sur les drogues et l'alcool | Il existe une politique complète de tolérance zéro à l'égard de tout alcool ou drogue récréative dans tout système de conduite, quelle que soit la législation locale. L’utilisation de médicaments, sur ordonnance et en vente libre, est également couverte par la politique en ce qui concerne les médicaments susceptibles d’augmenter le risque que le conducteur soit impliqué dans un accident (par exemple, ceux qui peuvent provoquer la somnolence). |  |
| **La vue** | | |
| **Les contrôles de la vue** | Tous les employés effectuant des déplacements routiers liés au travail, y compris les conducteurs de la flotte grise, sont soumis à des tests de vue au moins une fois tous les 2 ans, avec une piste d'audit. |  |
| **Le bien-être du conducteur** | | |
| Le dépistage médical | Un dépistage est prévu pour tous les employés, y compris les conducteurs de la flotte grise, lors de l'initiation des nouveaux embauchés et tous les 3 ans par la suite, ou plus fréquemment pour tous les employés qui, du point de vue de la santé, sont identifiés comme «à risque». |  |
| **Les contrats de travail** | | |
| Liens vers le contrat des employés | Les contrats de travail pour tous les employés, y compris les conducteurs de la flotte grise, sont directement liés aux politiques de conduite au travail, afin de garantir qu'il existe un moyen de gérer efficacement les performances des conducteurs en fonction de leurs performances de conduite en toute sécurité. |  |
| **La gestion de la vitesse** | | |
| L'excès de vitesse | Il y a une politique officielle concernant la conduite dans les limites de vitesse et à une vitesse appropriée pour les conditions routières dominantes (par exemple dans des conditions météorologiques défavorables), avec une piste d'audit en place couvrant tous les employés, y compris les conducteurs de la flotte grise. |  |
| **La gestion de la politique** | | |
| Révisions et mises à jour | Les politiques sont révisées et mises à jour chaque année pour tenir compte des changements dans les pratiques opérationnelles, de la gestion de la sécurité routière, des changements législatifs et des initiatives de perfectionnement continue. |  |
| **Les urgences** | | |
| Les collisions | Il y a une politique complète sur ce qu'il faut faire sur les lieux d'une collision, applicable à tous les employés, y compris les conducteurs de la flotte grise, axée sur la gestion de la sécurité de l'employé ainsi que sur ce que, d'un point de vue administratif, l'employé doit faire  (par exemple, saisir les détails de l'accident, téléphoner à leur supérieur hiérarchique, etc.). |  |
| Les pannes | Il existe une politique complète sur ce qu'il faut faire après une panne, applicable à tous les employés, y compris les conducteurs de la flotte grise, axée sur la gestion de la sécurité de l'employé ainsi que sur ce que, d'un point de vue administratif, l'employé doit faire (par exemple, téléphoner à un service de dépannage et informer leur supérieur hiérarchique, etc.). |  |
| **Le droit de propriété** | | |
| Les propriétaires de politiques | Toutes les politiques sont la propriété du membre du conseil d'administration (ou équivalent) responsable de la conduite en toute sécurité. |  |
| **Les normes de conduite** | | |
| La marche arrière | Il y a une politique spécifique sur la marche arrière, axée sur l'élimination de la nécessité de faire marche arrière dans la mesure du possible, et comprenant des directives spécifiques sur la façon de faire marche arrière en toute sécurité, l'équipement requis et également lorsque l'utilisation de collègues formés (par exemple, un « signaleur ») est requise. |  |
| **Conducteurs d'agence et temporaires** | | |
| La sélection | La sélection des conducteurs d'agence est basée sur les mêmes critères que pour le personnel à temps plein. Les agences sont sélectionnées sur la base de leur capacité à fournir de manière fiable des conducteurs répondant à ces critères. |  |
| **La gestion de la flotte grise** | | |
| Cadre d’application | Soit il n'y a aucun employé qui n'effectue JAMAIS de déplacements dans des véhicules n'appartenant ou étant gérés par l'organisation, soit TOUS les employés qui effectuent JAMAIS un déplacement routier lié au travail sont soumis à la politique. |  |
| Les spécifications minimales de sécurité des véhicules | Les spécifications minimales de sécurité des véhicules sont identiques à celles de la flotte détenue /gérée. |  |
| **L'audit** | | |
| Les pistes d'audit | Il y a une piste d'audit pour TOUTES les politiques afin de démontrer qu'elles sont suivies et efficaces. |  |
|  | | |
| **Culture** | | |
| **Sujet** | **Détail** | **Score** |
| **Stratégie de communication** | | |
| Face à face | Les supérieurs hiérarchiques ont au moins débriefings mensuels avec leurs rapports directs au sujet de leur conduite et la sécurité routière est régulièrement discutée à toutes les réunions impliquant des conducteurs. |  |
| Les communications électroniques | Les messages pertinents sur la sécurité routière sont communiqués par e-mail et sur des sites Intranet au moins une fois par mois et également chaque fois qu'un sujet d'actualité survient (par exemple, prévisions de mauvais temps). |  |
| Bulletins d'information et affiches | Les messages pertinents sur la sécurité routière sont communiqués par le biais de lettres d'information et / ou d'affiches sur papier au moins tous les trimestres et également chaque fois que quelque chose d'actualité survient (par exemple, prévisions de mauvais temps). |  |
|  | | |
| **Évaluer** | | |
| **Sujet** | **Détail** | **Score** |
| **Évaluations des risques** | | |
| Pour tous les conducteurs | Tous les employés qui effectuent un trajet routier lié au travail, y compris les conducteurs de flottes grises, font l'objet d'une évaluation des risques. |  |
| Les détails de l'évaluation | L'évaluation comprend des détails fondamentaux sur le conducteur, les trajets qu'il effectue et le véhicule qu'il utilise. |  |
| **Les débriefings post-collision** | | |
| Portée | Tous les accidents, y compris ceux impliquant des conducteurs de flotte grise, ainsi que ceux classés comme «sans faute», sont discutés avec l'employé pour aider à déterminer la gestion sous-jacente ou les causes premières du conducteur. |  |
| **La télémétrie du comportement du conducteur** | | |
| Portée | La télémétrie du comportement du conducteur devrait être mesurée sur tous les véhicules, y compris les véhicules de la flotte grise. Il peut s'agir de la même solution ou d'une combinaison de solutions (par exemple, dispositifs câblés et applications smartphone). |  |
| Le code d'identification du conducteur | Tous les trajets peuvent être adaptés au conducteur, soit à l'aide d'une solution technologique, soit à partir des enregistrements du véhicule, pour garantir que les comportements de conduite peuvent être alignés avec le bon employé. |  |
| **Les contrôles des permis de conduire** | | |
| Toutes les licences sont vérifiées | Tous les conducteurs, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, font vérifier leurs permis de conduire pour s'assurer qu'ils sont à jour et également valides pour le véhicule conduit. |  |
| La fréquence des contrôles | Les permis de conduire sont vérifiés en fonction du risque qu'un employé perde son permis et/ou en fonction de ses antécédents de contravention(par exemple, des contrôles plus fréquents sont effectués en cas d'antécédents d'incidents graves, tels que l'alcool au volant). Alternativement, tous les permis de conduire sont vérifiés au moins tous les trimestres. |  |
|  | | |
| **Contrôle** | | |
| **Sujet** | **Détail** | **Score** |
| **Déterminer les interventions appropriées** | | |
| Portée | Tous les conducteurs, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, sont soumis à des interventions appropriées pour réduire les risques auxquels ils sont confrontés lorsqu'ils conduisent. |  |
| Comment les interventions sont-elles déterminées? | L'analyse des causes premières des données d'évaluation (évaluations des risques, débriefings sur les collisions, données de télémétrie sur le comportement du conducteur et vérifications du permis de conduire) détermine la gestion appropriée et/ou les interventions axées sur le conducteur. |  |
| **Les interventions des conducteurs** | | |
| Quelles interventions sont en place ? | Mélange d'interventions dans le véhicule, en classe et en ligne, en fonction du besoin identifié à partir des données d'évaluation (évaluations des risques, débriefings sur les collisions, les données de télémétrie sur le comportement du conducteur et la vérification du permis de conduire). |  |
| La livraison de l'e-learning | Les cours sont dispensés, dans les langues locales, par un fournisseur externe éprouvé ou à partir d'un cours développé en interne éprouvé. |  |
| **L'ergonomie du conducteur** | | |
| La position assise | Tous les conducteurs, y compris les conducteurs de véhicules de la flotte grise, reçoivent une formation sur la façon d'atteindre la bonne position assise, de minimiser l'apparition précoce de la fatigue et de minimiser le risque de problèmes de dos/muscles. |  |
| **Les conducteurs vulnérables** | | |
| Les jeunes conducteurs | Tous les conducteurs de moins de 25 ans, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, ont des contrôles supplémentaires en place concernant la formation, les voyages qu'ils peuvent effectuer et les véhicules qu'ils peuvent utiliser OU il n'y a pas de conducteurs de moins de 25 ans. |  |
| Les conducteurs plus âgés | Tous les conducteurs de plus de 60 ans, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, ont des contrôles supplémentaires en place concernant la formation et les voyages qu'ils peuvent effectuer OU il n'y a pas de conducteurs de plus de 60 ans. |  |
| La sécurité personnelle | Tous les employés à risque, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, sont formés sur les précautions à prendre pour gérer leur sécurité personnelle. |  |
|  | | |
| **Mesure** | | |
| **Sujet** | **Détail** | **Score** |
| **La gestion des collisions** | | |
| Les coûts directs | Tous les frais d'assurance et tous les frais déductibles inférieurs (inférieurs à l'excédent d'assurance) associés aux incidents de conduite sont connus et compris par toutes les parties prenantes. Cela permet d'assurer que tout le monde comprenne toutes les implications d'une collision pour l'entreprise. |  |
| **Les indicateurs clés de performance** | | |
| Les indicateurs retardés | Les indicateurs retardés, y compris les collisions par million miles (CPMM), les coûts de collision, le coût d'entretien et le nombre de contraventions à la conduite, sont connus pour tous les conducteurs, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, sont enregistrés mensuellement et connus et compris par toutes les parties prenantes. |  |
| **Rapports des collisions** | | |
| Rapports des conducteurs | Des données complètes, y compris des photographies, sont recodées par le conducteur pour chaque incident et communiquées immédiatement aux assureurs et au supérieur hiérarchique dans les 24h. |  |
| Les cartes d'enregistrement des accidents de véhicules (bump cards) | Tous les conducteurs, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, ont une carte d'enregistrement des accidents de véhicules complète ou l'équivalent, couvrant tous les détails qui seront utiles dans l'analyse des causes premières ainsi que les exigences des assureurs, pour permettre l'enregistrement de tous les détails de l'incident de manière systématique. Il est prouvé que ceux-ci sont entièrement terminés après chaque incident. |  |
| **Les rapports de gestion** | | |
| La visibilité pour la haute direction | Tous les indicateurs clés de performance associés au programme de gestion des risques routiers liés au travail sont distribués à tous les cadres supérieurs au moins une fois par mois. |  |
|  | | |
| **Le conducteur** | | |
| **Sujet** | **Détail** | **Score** |
| **Le manuel du conducteur** | | |
| Les manuels du conducteur fournis | Des manuels du conducteur sont fournis à TOUS les employés qui effectuent des déplacements routiers liés au travail, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, qui comprennent tous les éléments clés des politiques et procédures ainsi que des conseils de conduite sécuritaire. Le manuel devrait aider les employés à se conformer à vos politiques et procédures de conduite sécuritaire. |  |
| Réviser et mettre à jour | Les manuels sont révisés chaque année et / ou chaque fois que des changements importants sont apportés aux politiques et procédures ou aux conseils de sécurité au volant et mis à jour en conséquence. |  |
| **Les responsabilités du conducteur** | | |
| L'aptitude à conduire | Tous les conducteurs, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, s'assurent qu'ils sont aptes à conduire avant de faire TOUT voyage routier lié au travail. Cela comprend les problèmes de santé, de vue, de déficience et de fatigue. |  |
| Se conformer à la loi | Tous les conducteurs, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, respectent pleinement toutes les lois locales. Il y a une piste d'audit qui démontre que la majorité des conducteurs se conforment à cette obligation (par exemple, pour excès de vitesse). |  |
| Rapporter les changements de circonstances | Tous les conducteurs, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, sont entièrement tenus d'informer leur supérieur hiérarchique de tout changement de circonstances qui pourrait modifier les risques auxquels ils sont confrontés. Cela inclut les problèmes de santé, les changements d'emplacement et les modifications des permis de conduire. |  |
| Sécurité des véhicules | Tous les conducteurs, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, sont pleinement conscients de leur obligation de veiller à ce que le véhicule qu'ils utilisent pour des déplacements routiers liés au travail, indépendamment de la propriété, soit pleinement légal et réponde aux exigences minimales de sécurité de l'organisation. Il est prouvé que cette obligation est généralement respectée (par exemple à partir des dossiers d'entretien tels que les véhicules trouvés avec un ou plusieurs pneus défectueux). |  |
|  | | |
| **Le voyage** | | |
| **Sujet** | **Détail** | **Score** |
| **Évaluer la nécessité de voyager** | | |
| Les déplacements inutiles sont éliminés | Les déplacements sont éliminés dans la mesure du possible, grâce à des changements dans les pratiques opérationnelles (par exemple, en utilisant la vidéoconférence pour remplacer le besoin de voyager dans certains cas). |  |
| **Formes alternatives de voyage** | | |
| Les déplacements sur route sont minimisés | Il y a un processus pour garantir que des alternatives de transport plus prudentes doivent toujours être envisagées et utilisées le cas échéant (par exemple en utilisant les voyages en avion ou en train). |  |
| **Conditions météorologiques défavorables** | | |
| Conduite dans des conditions climatiques extrêmes | Aucun voyage n'a lieu dans des conditions climatiques extrêmes, où les autorités ont déconseillé les voyages ou lorsque votre évaluation dynamique des risques montre qu'il existe des risques inacceptables. |  |
| **La planification du voyage** | | |
| La planification | Tous les employés, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, sont formés sur la façon de définir des horaires sécuritaires et efficaces et/ou ceux-ci sont définis pour eux. |  |
| La planification d'itinéraire | Tous les employés, y compris les employés conduisant des véhicules de la flotte grise, sont formés sur la façon de planifier un itinéraire sécuritaire et/ou un itinéraire sécuritaire leur sera fourni. |  |
|  | | |
| **Le véhicule** | | |
| **Sujet** | **Détail** | **Score** |
| **La sélection du véhicule** | | |
| Les véhicules sont adaptés à l'objectif | Tous les véhicules, y compris les véhicules de la flotte grise, conviennent aux voyages requis (adaptés à l'objectif). Cela comprend les problèmes d'ergonomie concernant les places assises, ce qui est transporté dans le véhicule et le chargement/déchargement. |  |
| Spécifications de sécurité minimales | Tous les véhicules sont équipés de ceintures de sécurité pour tous les sièges, de 2 rétroviseurs extérieurs, de 2 coussins gonflables et du contrôle électronique de la stabilité au minimum. Si votre spécification de sécurité minimale est plus avancée, celle-ci doit être utilisée comme critères ici. |  |
| **Entretien des véhicules** | | |
| La maintenance de routine | Tous les conducteurs vérifient leur véhicule au moins une fois par semaine, avec des preuves à l'appui. Pour les fourgonnettes et les camions, ces contrôles sont effectués quotidiennement. Il existe une piste d'audit à l'appui de cela. |  |
| L'entretien | Tous les véhicules, y compris les véhicules de la flotte grise, sont entretenus selon les horaires du fabricant et/ou des intervalles variables, par des garages du fabricant d'origine. Il existe une piste d'audit à l'appui de cela. |  |
| **Le remplacement du véhicule** | | |
| Le processus de remplacement du véhicule | Tous les véhicules, y compris les véhicules de la flotte grise, sont remplacés après 3 ans/145 000 kilomètres (pour les camions et les autobus, 6 ans / 240 000 kilomètres). |  |



roadrisktoolkit.com