



Prévenir le risque routier encouru par les salariés



Pourquoi rouler à 110 km/h quand on peut rouler à 120 km/h ?

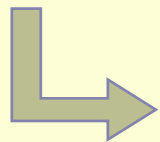


Prévenir le risque routier encouru par les salariés



## Perception du risque

- Fréquence des contrôles
- Tolérance des radars
- Mêmes sensations (bruit , vibrations , défilement du paysage .....)
- Suivre le flux des véhicules
- Etc.....



Ne minimise-t-on pas le risque ?



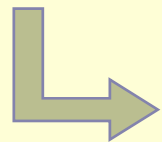


Prévenir le risque routier encouru par les salariés



## Capacités à maîtriser le risque

- Je n'ai pas eu d'accident
- J'ai une voiture en bon état et bien équipée (ABS , ESP , AFU , AFR , Airbags...)
- Je me sens en bonne forme
- Je conduis (très) bien
- Je suis un homme
- Etc.....



Ne les surestime –t-on pas ?





Prévenir le risque routier encouru par les salariés



## Effort physique à consentir

- Quelques mm sur la pédale d'accélérateur
- Aucune sensation particulière au volant (champ de vision )
- donc..... **..... aucune sensation d'effort**





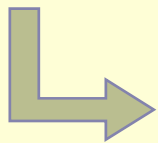
Prévenir le risque routier encouru par les salariés



## Affect

(Reconnaissance)

- Je souhaite être bien considéré par ma hiérarchie (fiable , ponctuel aux RDV , respect des objectifs , Nb de visites , CA)
- Je porte l'image de marque de mon entreprise à l'extérieur (notion de statut)
- Je suis autonome dans mes déplacements (je me débrouille pour assurer ma mission – *Vitesse : seule variable d'ajustement*)

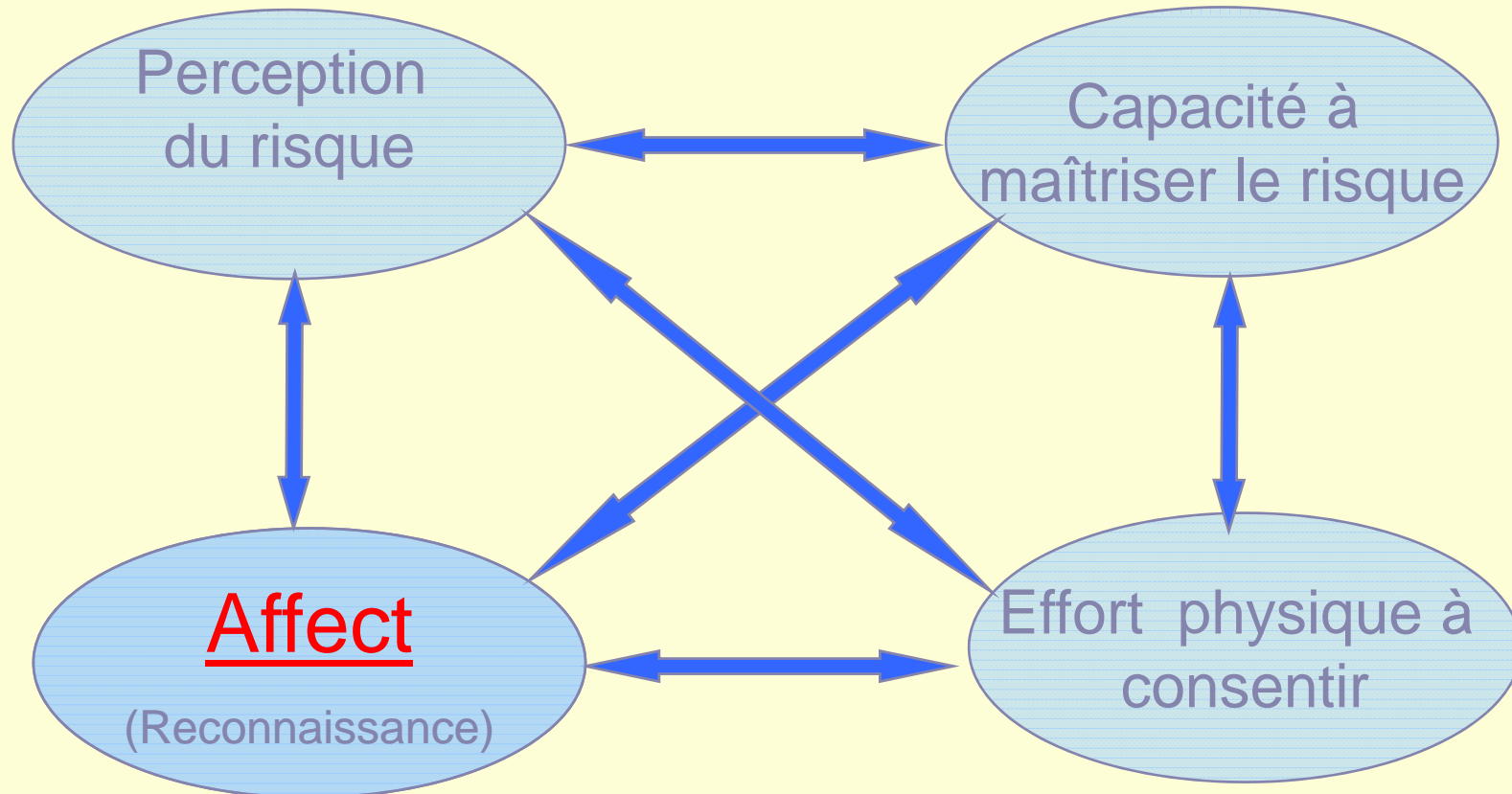


**Je ne veux pas décevoir professionnellement**



Prévenir le risque routier encouru par les salariés

# Le comportement de prise de risque



Démarche intellectuelle complexe (consciente ou inconsciente)



Prévenir le risque routier encouru par les salariés



# Et pourtant...





Prévenir le risque routier encouru par les salariés



# Vitesse-Freinage

Vitesses (km/h)	Dist.de réaction(m)	Dist. de freinage(m)	Dist. d'arrêt(m)
50	15	10	25
60	18	18	36
70	21	28	49
90	27	54	81
110	33	88	121
120	36	108	144



Prévenir le risque routier encouru par les salariés



## Pourquoi rouler à 110 quand on peut rouler à 120 km/h ?

- Vous percevez un obstacle fixe à 121m devant vous !
  - A 110km/h , vous vous arrêtez.
  - A 120km/h , vous le percutez.....

*A quelle vitesse l'avez-vous percuté?*



Prévenir le risque routier encouru par les salariés

# Vitesse-Freinage

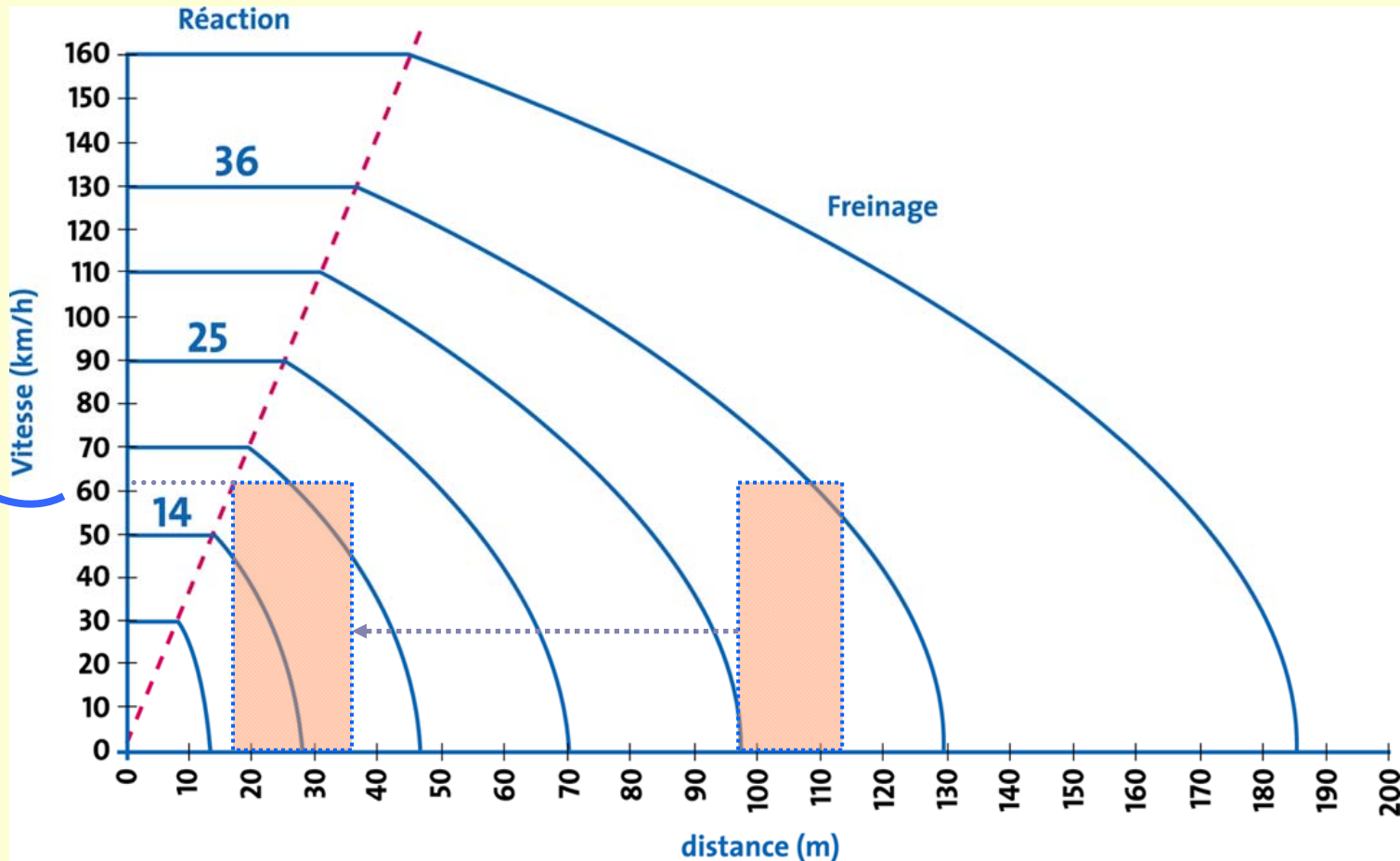
Vitesses (km/h)	Dist.de réaction(m)	Dist. de freinage(m)	Dist. d'arrêt(m)
50	15	10	25
60	18	18	36
70	21	28	49
90	27	54	81
110	33	88	121
120	36	108	144



Prévenir le risque routier encouru par les salariés

# Courbes de décélération

65





Prévenir le risque routier encouru par les salariés



# Notion de décélération (m/s<sup>2</sup>)

- Il est admis que lors d'un choc frontal , nous subissons une décélération calculée selon la formule :

$$\text{Décélération} = \frac{(V_{it.})^2}{(2 \times \text{Def.})} \quad (\text{exprimée en m/s}^2)$$

(Def. = Déformation du véhicule , estimée à 1 m pour le calcul)

- Une décélération égale à 5 G signifie que le poids du corps est multiplié par 5 (Rappel : G=9,81 m/s<sup>2</sup>)
- Un freinage d'urgence est évalué à une décélération de 0,7 G
- La limite de résistance bio-mécanique du corps humain fait apparaître les premières lésions graves à une décélération de 10 G

**A 15G , c'est la mort ...**



Prévenir le risque routier encouru par les salariés



# Décélération à 65 km/h

● Décélération =  $\frac{(\text{Vit.})^2}{(2 \times \text{Def.})}$  (exprimée en  $\text{m/s}^2$ )  
(avec Def. pris égal à 1mètre)

$$= (65000:3600)^2:(2 \times 1) = 163 \text{ m/s}^2$$

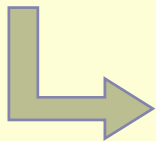
or  $G = 9,81 \text{ m/s}^2$

Transformons la décélération en G

$$163: 9.81=16.61 \text{ G}$$

d'où **Décélération = 16,61 G**

(Rappel : A 15 G , c'est la mort)



Vitesse des crash-tests = **56 km/h**





Prévenir le risque routier encouru par les salariés



Alors pourquoi rouler à 110 km/h  
quand on peut rouler à 120 km/h !!