BILAN

SÉCURITÉ DU PERSONNEL EN INTERVENTION

SUR AUTOROUTES CONCÉDÉES

2021

ASFA
AUTOROUTES & OUVRAGES CONCÉDÉS

BILAN 2021

SÉCURITÉ DU PERSONNEL EN INTERVENTION

SUR AUTOROUTES CONCÉDÉES

DOCUMENT DISPONIBLE EN TÉLÉCHARGEMENT

SOMMAIRE

03 INTRODUCTION

04 CONTEXTE ET DÉFINITIONS

05 I / BILAN SÉCURITÉ DU PERSONNEL SUR 10 ANS
(2012-2021)
Les accidents matériels et corporels parmi le personnel intervenant et les clients
L'évolution des taux d'accidents de la circulation et des taux d'accidents du personnel

06 II / BILAN SÉCURITÉ DU PERSONNEL SUR 5 ANS
(2017-2021)

BILAN GÉNÉRAL

BILAN DÉTAILLÉ
Les activités du personnel en intervention lors des accidents
La localisation des accidents
La répartition mensuelle des accidents
La répartition journalière des accidents
La répartition des accidents en fonction de la luminosité
Le point d'impact
Les véhicules heurtés
Les véhicules clients impliqués
Les facteurs à l'origine des accidents du personnel en intervention

BILAN PAR ACTIVITÉ

ENVIRONNEMENT ET INFRASTRUCTURE

14 III / BILAN 2021 SÉCURITÉ DU PERSONNEL

15 ANNEXES
Les évolutions
Les résumés des accidents corporels du personnel et des clients en 2021
Le tableau des correspondances des accidents corporels 2021

INTRODUCTION

La sécurité du personnel en intervention est la priorité des sociétés d'autoroutes qui cherchent à l'améliorer continuellement au travers de formations, de procédures et de matériels pour limiter l'exposition au risque de l'ensemble des intervenants.

L'année 2021 fut, comme en 2020, marquée par la crise sanitaire et les périodes de confinement limitant les déplacements. Ces mesures ont entrainé une diminution des trafics sur les autoroutes concédées et mécaniquement une baisse du nombre d'accidents du personnel en intervention.

Cependant, la fin des restrictions sanitaires et le retour à des trafics d'avant crise semblent avoir eu, depuis la fin de l'année 2021 et le début de l'année 2022, des conséquences inquiétantes sur les comportements des usagers de la route, faisant craindre une forte augmentation des accidents et un risque accru pour les personnels autoroutiers. Depuis le début de l'année 2022, deux accidents mortels ont endeuillé notre secteur. Le bilan actuel est de deux agents tués et d'un agent hospitalisé très gravement blessé. Les sociétés d'autoroutes sont plus que jamais mobilisées pour que ces tragiques événements ne se reproduisent plus.

Afin de qualifier le niveau de sécurité du personnel en intervention, l'ASFA mène, chaque année, une analyse approfondie des accidents touchant le personnel, selon une méthode commune à l'ensemble des sociétés d'autoroutes.

L'analyse des 722 accidents enregistrés sur les cinq dernières années montre que :

- 90 % des accidents impliquent directement le personnel des sociétés d'autoroutes et 10 % ceux des intervenants extérieurs : gendarmerie/pompiers/dépanneurs/entreprises extérieures de chantier.
- Dans près de 3 accidents sur 5, l'inattention et la somnolence des conducteurs sont en cause. En 2021, l'ASFA a lancé une nouvelle étude portant sur l'usage des distracteurs au volant, avec observation des comportements des conducteurs en situation de conduite. Les conclusions corroborent les précédentes études déclaratives qui montrent un usage massif et croissant du téléphone portable au volant, ainsi que des autres distracteurs (GPS, tablette…).
- 75 % des accidents se produisent sur des zones de balisage : au droit des chantiers (43 %) et à la suite d'interventions d'urgence (32 %).
- 75 % des accidents surviennent sur la partie droite de la chaussée où la grande majorité des interventions ont lieu : sur la bande d'arrêt d'urgence (25 %) et sur la voie de droite (50 %).
- 42 % des accidents ont lieu à des périodes de fortes activités : en juin et en septembre où les chantiers sont plus fréquents, en juillet où le fort trafic entraîne de nombreuses interventions et en janvier avec plus d'interventions de viabilité hivernale.
- 20 % des accidents sont enregistrés la nuit malgré le nombre réduit de balisages mis en place.
- 64 % des véhicules d'intervention sont heurtés par l'arrière et 27 % sur le côté latéral gauche.
- 51 % des matériels heurtés sont des flèches lumineuses de rabattement ou d'urgence et 32 % sont des fourgons d'intervention.
- 53 % des accidents sont provoqués par des poids lourds.
- 67 % des accidents corporels du personnel en intervention sont provoqués par des véhicules légers.

Au regard de cette analyse, les sociétés d'autoroutes restent mobilisées pour :

- Poursuivre et développer des actions et des expérimentations : signalisations embarquées ou déportées, positionnement des véhicules d'intervention, exploitation des ITS (Systèmes de Transport Intelligents) avec des dispositifs d'alerte de proximité innovants et un contrôle plus fréquent des vitesses dans les zones de chantier.
- Sensibiliser tous les publics (conducteurs, formateurs, …) au travers d'actions dédiées à la sécurité du personnel en intervention.
- Multiplier les initiatives concertées entre l'État et les sociétés d'autoroutes, plus particulièrement sur les aspects techniques et réglementaires.

CONTEXTE ET DÉFINITIONS

Le bilan suivant s'appuie sur le recueil et la consolidation des données d'accidents du personnel en intervention, provenant des sociétés d'autoroutes.

Le périmètre d'étude est le suivant :

- Accidents du personnel en intervention sur le réseau (sociétés d'autoroutes, dépanneurs, entreprises extérieures, gendarmerie/pompiers/CRS) impliquant un véhicule client, ce dernier étant à l'origine de l'accident ;
- Accidents localisés sur la section courante, sur diffuseur, sur aire ou sur gare/barrière de péage, ainsi que les accidents survenant hors DPAC en limite de concession ;
- Accidents corporels (donnant lieu à une ou plusieurs déclarations d'accident de travail, avec ou sans arrêt) ou matériels (sur véhicules « société », FLR/FLU, ...).

Les accidents suivants sont exclus du bilan :

- Accidents de trajet ;
- Accidents impliquant un véhicule client, ce dernier n'étant pas à l'origine de l'accident ;
- Accidents entre véhicules du personnel (sociétés d'autoroutes, dépanneurs, entreprises extérieures, gendarmerie, pompiers, CRS) si le véhicule responsable est en intervention pour la société d'autoroutes.

Les activités du personnel en intervention lors des accidents peuvent être de différentes natures :

- **Surveillance :** accident survenant lors d'une opération de surveillance (exemples : patrouille, ramassage d'objet hors voies circulées). Ce recensement concerne le tracé, y compris les aires ;
- **Balisage de chantier :** accident survenant lors de la pose du balisage, pendant le chantier ou lors de la dépose du balisage ;
- **Balisage d'urgence :** accident survenant lors d'une intervention sur accident, bouchon, panne, ramassage d'objet sur les voies circulées. Dans certains cas, le balisage est restreint à la signalisation portée par le véhicule ;
- **Péage :** accident sur une plateforme de péage ;
- **Liaison :** situation où tout personnel, lors d'une intervention, se rend sur le site de l'événement (travaux, accidents, bouchons, ...). L'accident de trajet « domicile – travail » est exclu ;
- **Viabilité hivernale :** accident survenant lors d'une opération de viabilité hivernale (salage, déneigement, ...) ;
- **Autre :** accident survenant lors d'une intervention en dehors de la chaussée, hors balisage (exemple : accident sur l'accotement).

DÉFINITIONS

FLR : Flèche Lumineuse de Rabattement

FLU : Flèche Lumineuse d'Urgence

BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence

DPAC : Domaine Public Autoroutier Concédé

Tué : victime décédée sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident

Blessé hospitalisé : victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures

Blessé léger : victime ayant fait l'objet de soins médicaux, mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures

VL : Véhicule Léger

PL : Poids Lourd

BILAN SÉCURITÉ DU PERSONNEL SUR 10 ANS (2012-2021)

LES ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS PARMI LE PERSONNEL INTERVENANT ET LES CLIENTS

PERSONNEL INTERVENANT

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL	MOYENNE
Accidents	93	100	106	119	124	187	132	146	131	**126**	1 264	126
Dont accidents corporels	10	15	17	15	9	14	10	13	10	**12**	125	13
Tués	1	1	1	0	0	1	0	0	0	**0**	4	0
Blessés hospitalisés	2	4	6	3	2	5	3	1	5	**2**	33	3
Blessés légers	10	13	13	16	7	10	8	16	7	**10**	110	11

BILAN CORPOREL PARMI LES CLIENTS IMPLIQUÉS

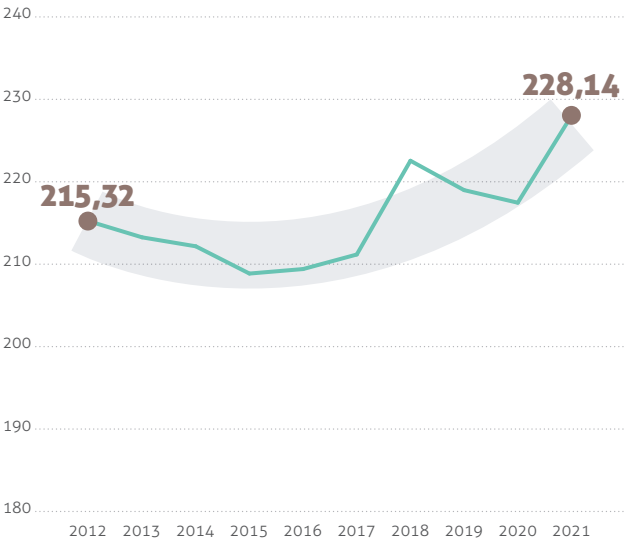
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL	MOYENNE
Tués	1	0	1	1	2	0	0	2	2	**0**	9	1
Blessés hospitalisés	9	7	8	6	11	15	7	8	5	**5**	81	8
Blessés légers	17	28	28	14	21	31	16	34	29	**22**	240	24

L'ÉVOLUTION DES TAUX D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ET DES TAUX D'ACCIDENTS DU PERSONNEL

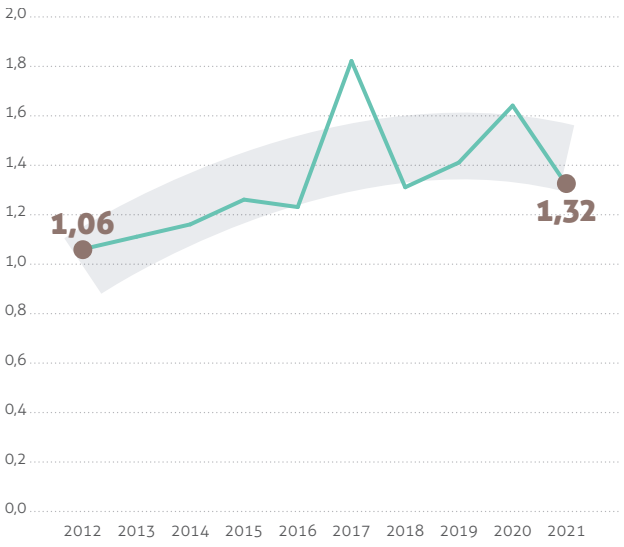
(nombre d'accidents pour 1 milliard de km parcourus)

L'accidentologie du personnel est liée d'une part à l'exposition du personnel et d'autre part à la circulation générale. Il est donc intéressant d'étudier les évolutions comparatives de l'accidentalité du personnel et celle de la circulation générale.

TAUX D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION (CLIENTS)



TAUX D'ACCIDENTS DU PERSONNEL



Globalement, sur les dix dernières années (2012 à 2021), les taux d'accidents de la circulation (nombre d'accidents pour 1 milliard de km parcourus), qui avaient baissé sensiblement jusqu'en 2015, se sont quelque peu détériorés jusqu'en 2018 pour amorcer une nouvelle baisse jusqu'en 2020. L'année 2021 enregistre une forte hausse, dépassant le niveau relevé au début de la période. Dans le même temps, les taux des accidents du personnel en intervention sont très fluctuants selon les années mais la tendance générale est tout de même en légère hausse. Contrairement au taux d'accidents de la circulation, le taux d'accidents du personnel 2021 enregistre une baisse, tout en restant supérieur au taux de début de période.

II BILAN SÉCURITÉ DU PERSONNEL SUR 5 ANS (2017 - 2021)

BILAN GÉNÉRAL

***722** accidents du personnel, dont **59** accidents corporels,*
***Entraînant 68** victimes, dont **1** tué, **16** blessés hospitalisés et **51** blessés légers.*

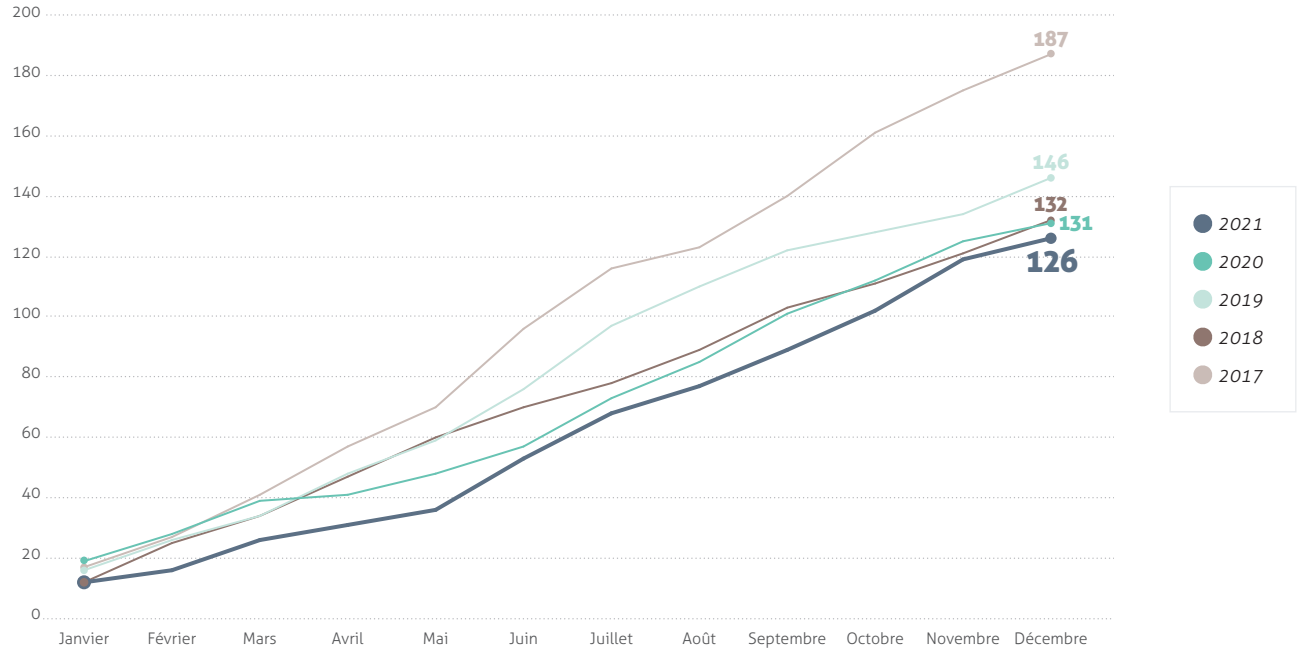
Les 722 accidents recensés sur les cinq dernières années ont entraîné le heurt de :

- **23** salariés piétons dont 20 avec des conséquences corporelles (1 tué, 13 blessés hospitalisés et 6 blessés légers) ;
- **714** matériels heurtés dont :
  - **234** FLR (66 % sont des FLR d'avertissement), ayant entraîné 2 accidents corporels (2 blessés légers) ;
  - **132** FLU, ayant entraîné 8 accidents corporels (10 blessés légers) ;
  - **232** fourgons, ayant entraîné 26 accidents corporels (1 blessé hospitalisé et 24 blessés légers) ;
  - **116** autres véhicules d'intervention, ayant entraîné 10 accidents corporels (2 blessés hospitalisés et 9 blessés légers).

Les principales caractéristiques de ces accidents sont :

- **43 % des accidents surviennent lors d'opérations de balisage de chantier et 3 sur 4 sont des heurts de FLR/FLU ;**
- 32 % des accidents surviennent lors d'opérations de balisage d'urgence et plus de la moitié est un heurt de FLU ;
- **50 % des accidents sont localisés sur la voie de droite et 26 % sur BAU ;**
- **53 % des accidents impliquent un PL client**, la plupart d'entre eux étant localisés sur la partie droite de la chaussée (58 % sur voie de droite et 32 % sur BAU) ;
- 8 % sont des accidents corporels pour le personnel, dont 67 % sont provoqués par un VL client ;
- Près de 2 véhicules sur 3 sont heurtés par l'arrière et plus de 1 sur 4 par le côté latéral gauche ;
- 1 accident sur 5 se produit de nuit ;
- 14 % des accidents concernent un heurt de rétroviseur uniquement.

CUMUL MENSUEL DES ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS DU PERSONNEL EN INTERVENTION



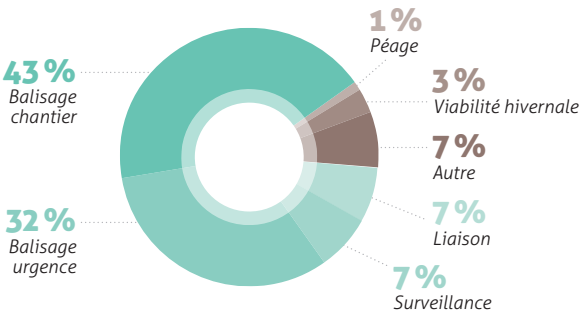
BILAN DÉTAILLÉ

LES ACTIVITÉS DU PERSONNEL EN INTERVENTION LORS DES ACCIDENTS

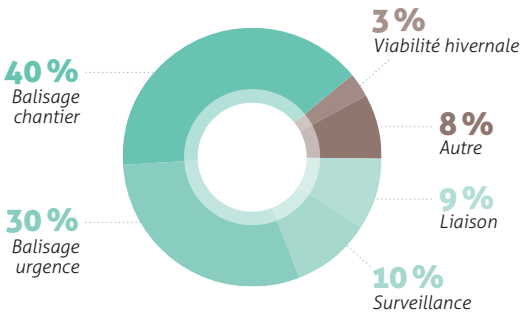
L'analyse comparative 2021 par rapport aux cinq dernières années fait apparaître une baisse de la part des accidents lors des opérations de balisage de chantier et d'urgence. Les parts des accidents relatifs aux activités de surveillance et de liaison sont en hausse.

Sur la période 2017-2021, 3 accidents sur 4 surviennent lors d'opérations de balisage de chantier ou d'urgence. Parmi ceux-ci, 67 % sont des heurts de FLR ou FLU.

SUR LES ANNÉES 2017 À 2021

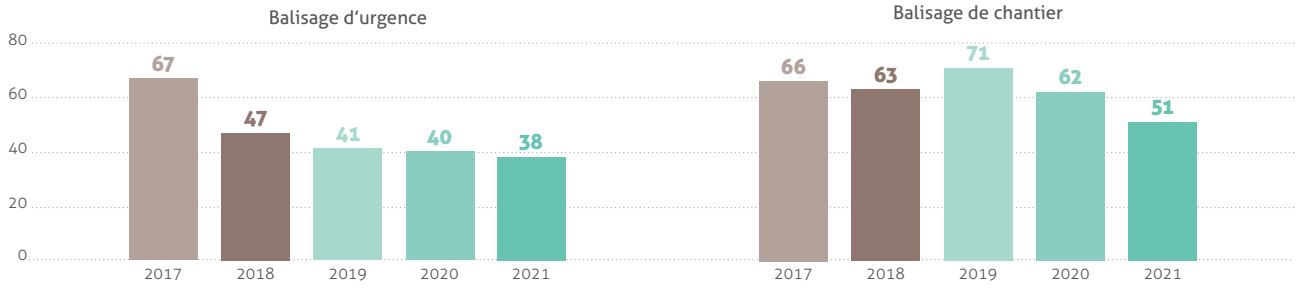


SUR L'ANNÉE 2021 UNIQUEMENT



LES ACCIDENTS LORS DES BALISAGES D'URGENCE ET DE CHANTIER

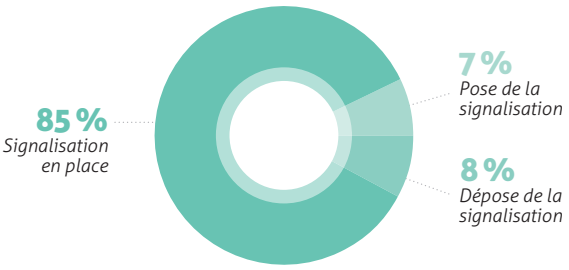
En 2021, les accidents survenant lors des activités de balisage d'urgence sont stables par rapport aux années précédentes et en forte baisse par rapport à 2017. Les accidents 2021 en balisage de chantier sont en baisse plus marquée par rapport à 2020 et le niveau enregistré est le plus bas des cinq dernières années.



L'ACCIDENTALITÉ DES DIFFÉRENTES PHASES DES OPÉRATIONS DE BALISAGE DE CHANTIER ET D'URGENCE

Les accidents survenant lors des phases de pose ou dépose de la signalisation sont relativement peu nombreux (15 % du total).

Toutefois, en considérant que les phases de pose ou dépose de la signalisation ne représentent que 1 à 3 % du temps d'existence de la signalisation, le caractère accidentogène plus marqué et bien connu de ces phases particulières est mis en évidence.

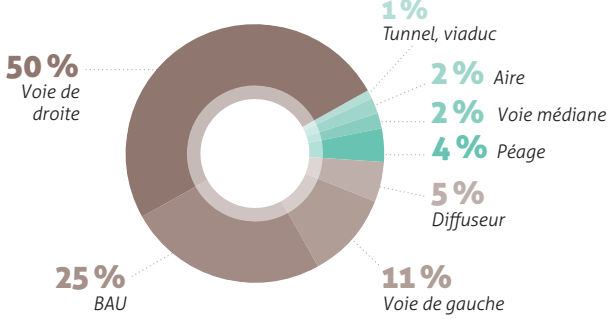


LA LOCALISATION DES ACCIDENTS

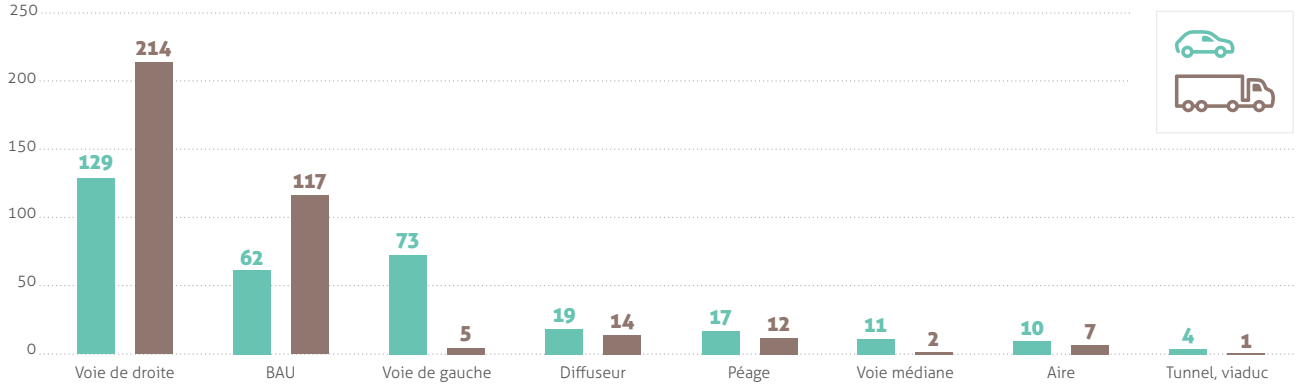
(sur 717 accidents renseignés)

3 accidents sur 4 se produisent sur la partie droite de la chaussée (BAU ou voie de droite), où ont lieu la grande majorité des interventions.

Sur BAU, 44 % des accidents se produisent lors d'un balisage d'urgence.

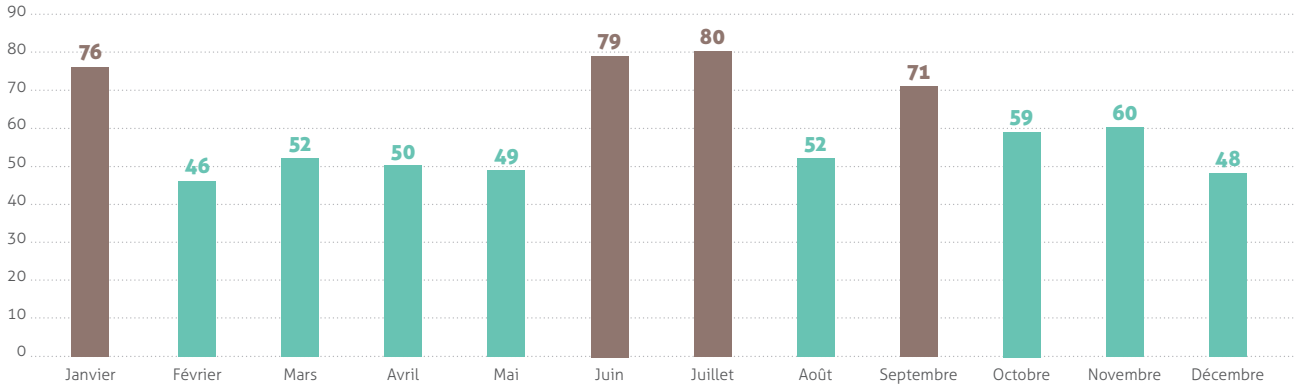


LA RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR VOIE SELON LE TYPE DE VÉHICULE HEURTANT *(sur 697 accidents renseignés)*



Les accidents survenant sur la voie de droite ou sur la bande d'arrêt d'urgence concernent plus particulièrement les poids lourds, qui roulent en majorité sur la voie de droite. À l'inverse, les accidents survenant sur la voie de gauche sont le fait des véhicules légers.

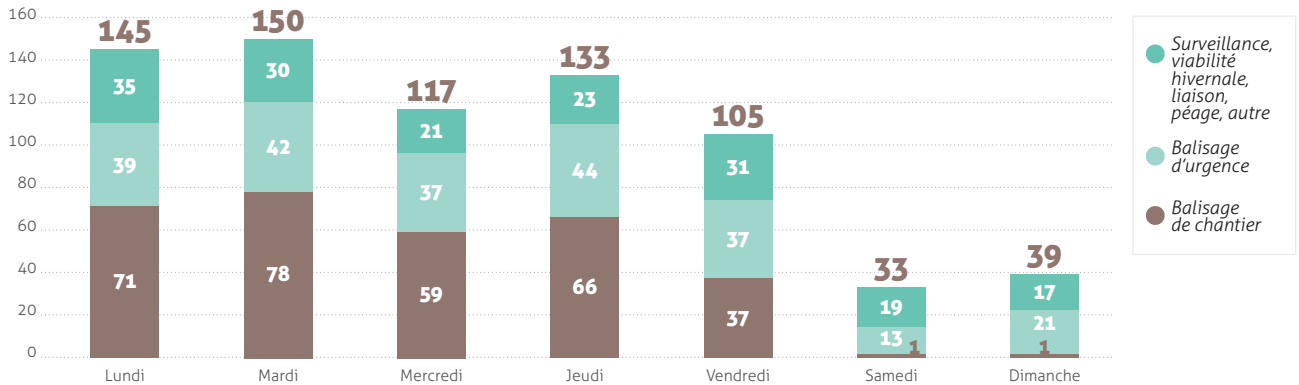
LA RÉPARTITION MENSUELLE DES ACCIDENTS



Les mois de **janvier**, **juin**, **juillet** et **septembre** comptabilisent le plus d'accidents du personnel sur la période 2017-2021, mais pour des raisons différentes.

- Les mois de **juin et septembre** correspondent à une période de grande activité pour les chantiers, notamment en raison d'une météo plus clémente. Ainsi, 49 % des accidents survenus aux mois de juin et septembre se sont produits lors d'opérations de balisage de chantier, par rapport à une moyenne de 43 % pour l'ensemble de l'année.
- Le mois de **juillet**, où peu de chantiers sont mis en place, correspond à une période de pointe de trafic avec de très nombreuses interventions d'urgence. Ainsi, 35 % des accidents survenus au mois de juillet se sont produits lors d'opérations de balisage d'urgence, par rapport à une moyenne de 32 % pour l'ensemble de l'année.
- Le mois de **janvier** correspond à une période avec de nombreuses interventions de viabilité hivernale. Ainsi, 16 % des accidents survenus au mois de janvier se sont produits lors d'une opération de viabilité hivernale, par rapport à une moyenne de 3 % pour l'ensemble de l'année et par rapport à une moyenne de 6 % pour la période novembre à mars.

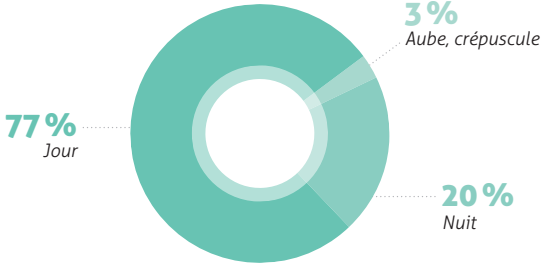
LA RÉPARTITION JOURNALIÈRE DES ACCIDENTS



3 accidents du personnel en intervention sur 4 surviennent entre le lundi et le jeudi. Les week-ends sont moins affectés par les accidents car ils sont moins concernés par la mise en œuvre de chantiers. Effectivement, près de 1 accident sur 2 survenant le week-end s'est produit lors d'opérations de balisage d'urgence.

LA RÉPARTITION DES ACCIDENTS EN FONCTION DE LA LUMINOSITÉ

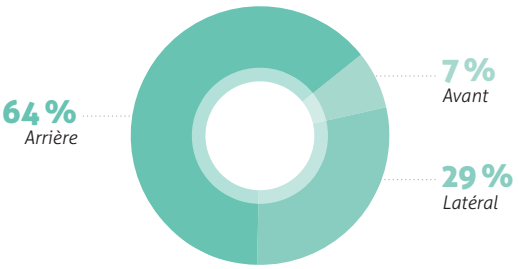
Plus de 3 accidents sur 4 se produisent de jour. Globalement, la nuit, peu de balisages sont mis en œuvre ; ils concernent principalement des chantiers déployés sur des réseaux à fort trafic où la période nocturne est privilégiée pour limiter la gêne liée aux travaux.



LE POINT D'IMPACT

(sur 717 accidents renseignés)

Près de 2 véhicules sur 3 sont heurtés à l'arrière et plus de 1 sur 4 est heurté latéralement. Les heurts portant sur l'arrière gauche et le côté latéral gauche des véhicules représentent 57 % des heurts.

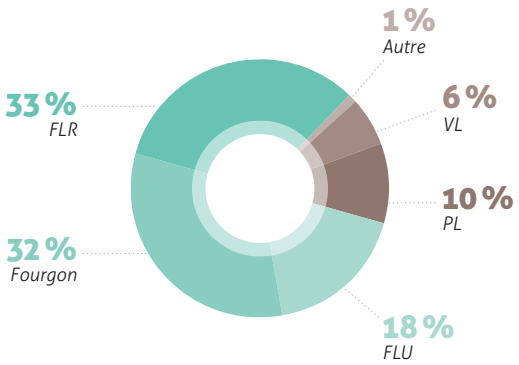


LES VÉHICULES HEURTÉS

La moitié des accidents concerne des heurts de flèches lumineuses (FLR ou FLU).

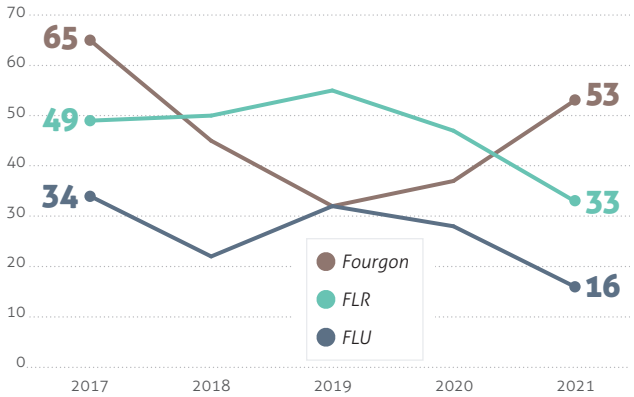
- Les heurts de FLR se produisent principalement sur la voie de droite (75 %) puis sur la voie de gauche (22 %). **Pour 66 % des heurts, c'est la FLR d'avertissement, positionnée à cheval sur BAU/voie de droite, qui est heurtée.**
- Les heurts de FLU se produisent aussi principalement sur la voie de droite (90 %).

Près de 1 accident sur 3 concerne un heurt de fourgon. **64 % de ces heurts sont localisés sur la BAU. 2 heurts de fourgons en BAU sur 5 concernent un fourgon positionné pour intervenir en urgence afin de porter secours aux clients.**



L'ÉVOLUTION DES HEURTS DE FLR, FLU ET FOURGONS

- Les heurts de FLR sont en légère hausse entre 2017 et 2019 pour amorcer une baisse assez marquée depuis 2020.
- Les heurts de FLU sont très fluctuants selon les années tout en restant à un niveau élevé, entre 2017 et 2020. En 2021, la baisse est assez significative.
- Les heurts de fourgons enregistrent une forte baisse en 2018 et 2019 puis amorcent une hausse en 2020, qui s'intensifie en 2021. Les fourgons sont le plus fréquemment percutés sur la BAU, notamment par des déports de PL. **66 % des fourgons heurtés sur BAU le sont par un PL.**

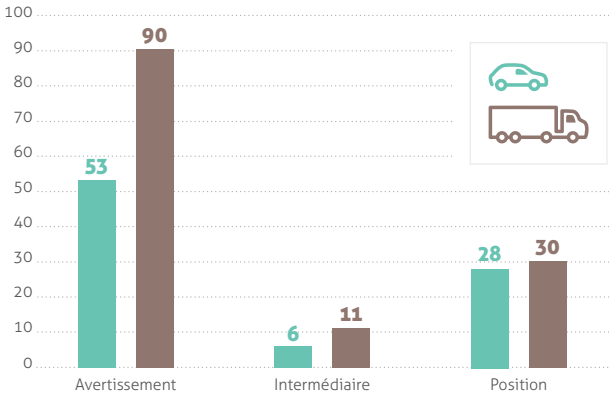


LA RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC HEURT DE FLR SELON LE TYPE DE VÉHICULE HEURTANT ET LA POSITION DE LA FLR

(218 heurts renseignés sur 234)

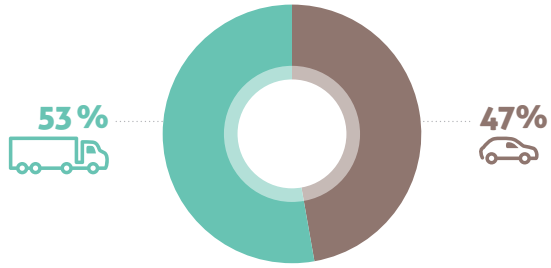
Les PL heurtent majoritairement la FLR d'avertissement (dans 69 % des cas).

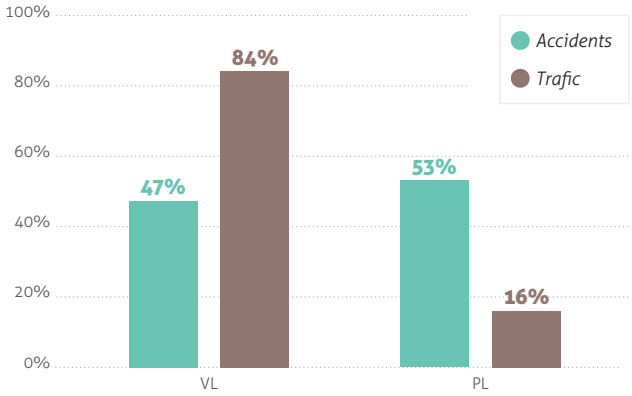
La FLR de position, quant à elle, est heurtée à part égale par des VL et des PL.



LES VÉHICULES CLIENTS IMPLIQUÉS

(sur 700 accidents renseignés)





Sur la période 2017-2021, les PL clients sont impliqués dans plus de 1 accident sur 2 (entre 46 % et 58 % selon les années).

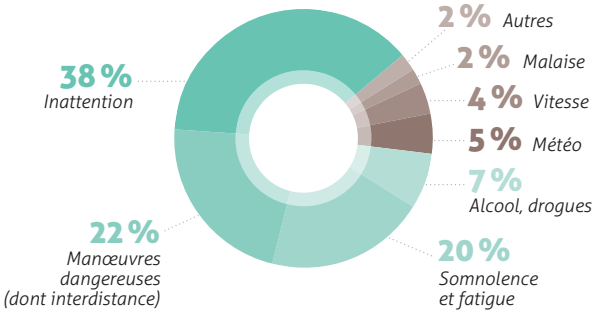
Une sur-représentation des PL dans les accidents s'observe par rapport à leur présence dans le trafic (16 %) ; ceux-ci circulent majoritairement sur la partie droite de la chaussée où sont plus fréquemment les intervenants et les balisages. Ils ont également plus de difficultés à se décaler à l'approche des FLR.

LES FACTEURS À L'ORIGINE DES ACCIDENTS DU PERSONNEL EN INTERVENTION

(70 % des accidents ont un facteur déterminé)

Les facteurs « Inattention* » et « Somnolence et fatigue » sont à l'origine de près de 3 accidents du personnel sur 5. Le facteur « Manœuvres dangereuses » intervient pour 22 % des accidents, et « Alcool/drogues » pour 7 % de ceux-ci.

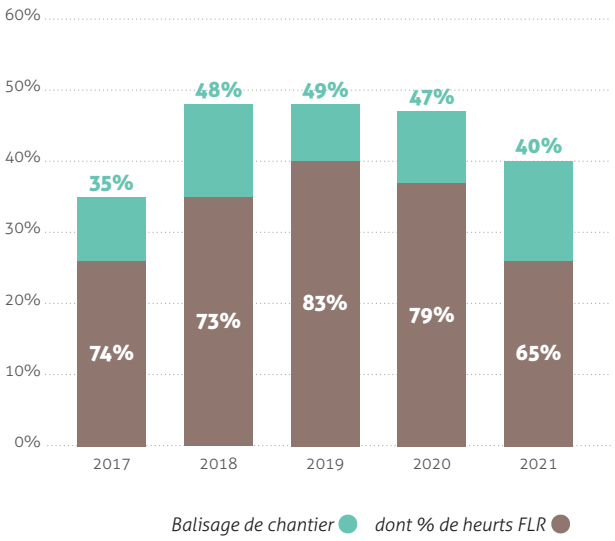
** y compris l'usage des distracteurs.*



BILAN PAR ACTIVITÉ

LE BALISAGE DE CHANTIER

L'ÉVOLUTION DE LA PART DES ACCIDENTS LORS D'OPÉRATIONS DE BALISAGE DE CHANTIER



Sur la période 2017-2021, 43 % des accidents du personnel surviennent lors d'opérations de balisage de chantier.

La typologie de ces accidents est la suivante :

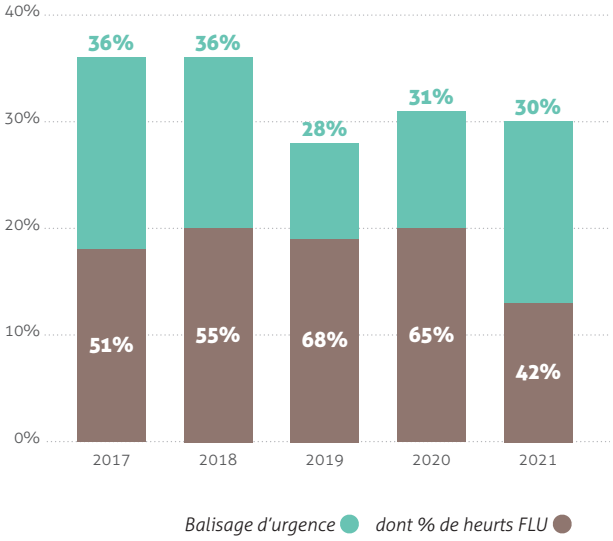
- 75 % concernent un heurt de FLR et 20 % un heurt de fourgon ;
- 60 % se situent sur la voie de droite, 21 % sur la voie de gauche et 14 % sur la BAU ;
- 72 % des heurts se produisent par l'arrière et 23 % par le côté latéral gauche ;
- 58 % des heurts sont provoqués par un PL client ;
- 6 % sont des accidents corporels pour le personnel ;
- 88 % des accidents se produisent entre le lundi et le jeudi ;
- 82 % des accidents se produisent de jour.

LE BILAN CORPOREL PARMI LE PERSONNEL INTERVENANT ET PARMI LES CLIENTS

	PERSONNEL INTERVENANT	CLIENTS (TIERS IMPLIQUÉS)
Tués	1	4
Blessés hospitalisés	5	15
Blessés légers	17	59

LE BALISAGE D'URGENCE

L'ÉVOLUTION DE LA PART DES ACCIDENTS LORS D'OPÉRATIONS DE BALISAGE D'URGENCE



Sur la période 2017-2021, 32 % des accidents du personnel surviennent lors d'opérations de balisage d'urgence.

La typologie de ces accidents est la suivante :

- 56 % concernent un heurt de FLU et 28 % un heurt de fourgon ;
- 90 % se situent sur la partie droite de la chaussée : 54 % sur la voie de droite et 36 % sur la BAU ;
- 68 % des heurts se produisent par l'arrière et 30 % par le côté latéral gauche ;
- 60 % des heurts sont provoqués par un PL client ;
- 7 % sont des accidents corporels pour le personnel ;
- 85 % des accidents se produisent en semaine (jours ouvrés) ;
- 76 % des accidents se produisent de jour.

LE BILAN CORPOREL PARMI LE PERSONNEL INTERVENANT ET PARMI LES CLIENTS

	PERSONNEL INTERVENANT	CLIENTS (TIERS IMPLIQUÉS)
Tués	0	0
Blessés hospitalisés	3	17
Blessés légers	13	42

LA SURVEILLANCE DU RÉSEAU

Il s'agit d'accidents se produisant lors d'une opération de surveillance (patrouille, ramassage d'objet hors voies circulées). Ce recensement concerne le tracé, y compris les aires.

Sur la période 2017-2021, 52 accidents du personnel (dont 8 accidents corporels) ont été recensés lors d'opérations de surveillance du réseau. Ces accidents se produisent pour les deux tiers d'entre eux sur la partie droite de la chaussée (38 % sur BAU et 27 % sur voie de droite). Les véhicules heurtés sont, pour la quasi-totalité, des fourgons.

Plus de 3 accidents sur 5 sont provoqués par un VL client. Ils sont répartis de façon équivalente sur l'ensemble de la semaine et 38 % des accidents se produisent de nuit.

LE BILAN CORPOREL PARMI LE PERSONNEL INTERVENANT ET PARMI LES CLIENTS

	PERSONNEL INTERVENANT	CLIENTS (TIERS IMPLIQUÉS)
Tués	0	0
Blessés hospitalisés	1	2
Blessés légers	7	12

LA VIABILITÉ HIVERNALE

Il s'agit d'accidents survenant lors d'une opération de viabilité hivernale (salage, déneigement, ...).

Sur la période 2017-2021, 20 accidents du personnel (dont 1 accident corporel) ont été recensés lors d'opérations de viabilité hivernale. Ces accidents se produisent principalement sur la voie de droite (60 %).

Les véhicules de service hivernal (PL) sont principalement heurtés par l'arrière par un VL client. **3 accidents sur 4 se produisent de nuit.**

LE BILAN CORPOREL PARMI LE PERSONNEL INTERVENANT ET PARMI LES CLIENTS

	PERSONNEL INTERVENANT	CLIENTS (TIERS IMPLIQUÉS)
Tués	0	0
Blessés hospitalisés	0	6
Blessés légers	1	0

L'ACTIVITÉ DE LIAISON

Il s'agit de situations où tout personnel, lors d'une intervention, se rend sur le site de l'événement (travaux, accidents, bouchons,...). L'accident de trajet « domicile-travail » est exclu.

Sur la période 2017-2021, 48 accidents du personnel (dont 3 accidents corporels) ont été recensés lors d'opérations de liaison. Ces accidents se produisent pour 40 % d'entre eux sur la voie de droite. Les véhicules heurtés sont majoritairement des fourgons (44 %) et des VL (38 %).

2 accidents sur 3 sont provoqués par un VL client. Les accidents sont répartis sur l'ensemble de la semaine (même si les lundis et vendredis ressortent) et 19 % des accidents se produisent de nuit.

LE BILAN CORPOREL PARMI LE PERSONNEL INTERVENANT ET PARMI LES CLIENTS

	PERSONNEL INTERVENANT	CLIENTS (TIERS IMPLIQUÉS)
Tués	0	0
Blessés hospitalisés	1	0
Blessés légers	4	9

LE PÉAGE

Sur la période 2017-2021, 4 accidents du personnel en activité de péage ont été recensés, dont 1 accident corporel (1 salarié piéton heurté).

LE BILAN CORPOREL PARMI LE PERSONNEL INTERVENANT ET PARMI LES CLIENT

	PERSONNEL INTERVENANT	CLIENTS (TIERS IMPLIQUÉS)
Tués	0	0
Blessés hospitalisés	0	0
Blessés légers	1	0

AUTRES ACTIVITÉS

Il s'agit d'accidents survenant lors d'une intervention en dehors de la chaussée, hors balisage

Sur la période 2017-2021, 52 accidents du personnel (dont 12 accidents corporels) ont été recensés. Les activités concernent principalement des contrôles des forces de l'ordre (contrôles radars, contrôles au péage) ainsi que des agents autoroutiers en cours de relevés, d'inspections ou de contrôles de clôtures.

Les accidents ont lieu à 61 % sur la BAU, à 22 % sur aire et à 14 % au péage. Ils sont provoqués à part égale par des VL et des PL.

LE BILAN CORPOREL PARMI LE PERSONNEL INTERVENANT ET PARMI LES CLIENTS

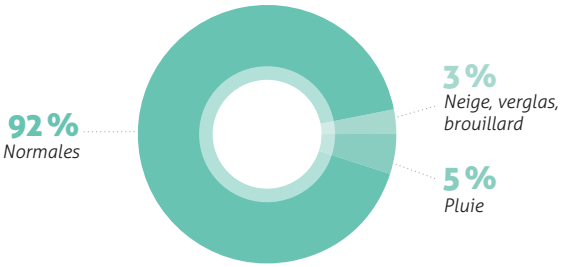
	PERSONNEL INTERVENANT	CLIENTS (TIERS IMPLIQUÉS)
Tués	0	0
Blessés hospitalisés	6	0
Blessés légers	8	10

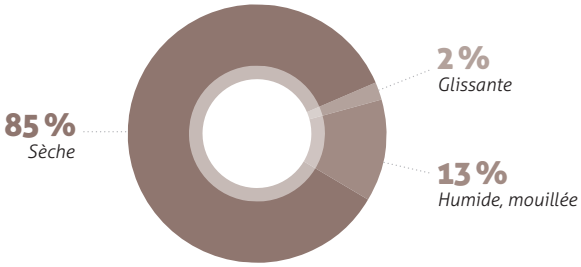
ENVIRONNEMENT ET INFRASTRUCTURE

L'ENVIRONNEMENT

Les accidents du personnel en intervention dans les zones à visibilité réduite représentent environ 7% des accidents.
Le fait que le linéaire de ces zones corresponde globalement à un pourcentage de tracé largement inférieur à ce chiffre de 7 % rappelle la sensibilité de ces zones particulières et la nécessité de poursuivre et de développer des actions propres pour y limiter les risques.

LES CONDITIONS MÉTÉO ET L'ÉTAT DE LA SURFACE *(670 accidents renseignés)*





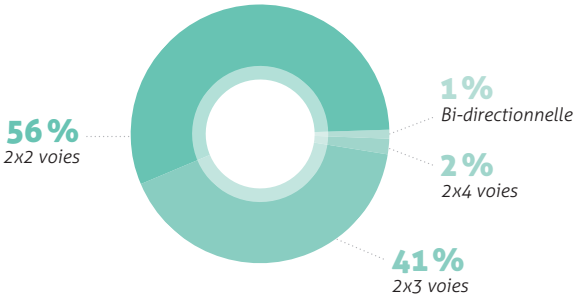
Les accidents du personnel en intervention ont principalement lieu lors de conditions météorologiques normales et sur chaussée sèche. Ces données corroborent les tendances observées dans l'accidentologie générale.

L'INFRASTRUCTURE

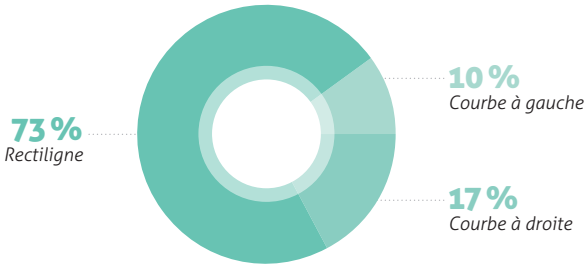
Les accidents du personnel en intervention ont lieu sur la section courante pour 88 % d'entre eux. 84 accidents se situent sur des points particuliers du réseau : 33 sur diffuseur, 29 au péage, 17 sur aire, 3 dans un tunnel et 2 sur un viaduc.

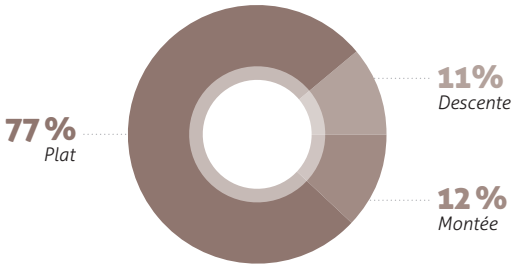
LE PROFIL EN TRAVERS *(665 accidents renseignés)*

Les accidents du personnel se produisent à 56 % sur chaussée à 2x2 voies et à 41 % sur chaussée à 2x3 voies.



LE TRACÉ EN PLAN ET LE PROFIL EN LONG *(650 accidents renseignés)*





Près de 30 % des accidents se produisent sur un tracé en courbe, ce qui souligne le caractère plus sensible de ces zones, qui correspondent à un linéaire de tracé dont le pourcentage par rapport au total est sensiblement inférieur à 30 %.

Près de 25 % des accidents se produisent sur un profil en long défavorable, ce qui souligne le caractère plus sensible de ces zones, qui correspondent à un linéaire de tracé dont le pourcentage par rapport au total est sensiblement inférieur à 25 %.

III BILAN 2021 SÉCURITÉ DU PERSONNEL

BILAN GÉNÉRAL

126 *accidents du personnel, dont* **12** *accidents corporels.*

LE BILAN CORPOREL PARMI LE PERSONNEL INTERVENANT ET PARMI LES CLIENTS

	PERSONNEL INTERVENANT	CLIENTS (TIERS IMPLIQUÉS)
Tués	0	0
Blessés hospitalisés	2	5
Blessés légers	10	22

- Parmi le personnel des sociétés d'autoroutes : 114 accidents dont 9 accidents corporels ayant entraîné 1 blessé hospitalisé et 8 blessés légers. Par ailleurs, 12 salariés ont été choqués psychologiquement par ces accidents.
- Parmi le personnel « dépanneurs » : 6 accidents matériels.
- Parmi le personnel « gendarmerie/pompiers/CRS » : 6 accidents dont 3 accidents corporels ayant entraîné 1 blessé hospitalisé et 2 blessés légers. Par ailleurs, 2 agents des forces de l'ordre ont été choqués psychologiquement par ces accidents.

Les accidents impliquant le personnel « hors sociétés d'autoroutes », en forte hausse en 2020, reviennent au niveau enregistré en 2019 (12 en 2021, 17 en 2020 et 12 en 2019).

Les 126 accidents recensés en 2021 ont entraîné le heurt de :

- **4** salariés piétons (2 agents SCA, 1 dépanneur et 1 pompier) ;
- **127** matériels dont :
  - 33 FLR (22 FLR d'avertissement, 3 FLR intermédiaire et 8 FLR de position), ayant entraîné 1 accident corporel (1 blessé léger) ;
  - 16 FLU, sans conséquences corporelles ;
  - 53 fourgons, ayant entraîné 7 accidents corporels (1 blessé hospitalisé et 6 blessés légers) ;
  - 25 autres véhicules d'intervention (13 PL et 12 VL), ayant entraîné 3 accidents corporels (3 blessés légers).

Les principales caractéristiques de ces accidents sont les suivantes :

- 40 % des accidents se sont produits lors d'opérations de balisage de chantier, dont près de 2 sur 3 avec heurt de FLR ;
- 30 % des accidents se sont produits lors d'opérations de balisage d'urgence, dont 42 % avec heurt de FLU ;
- 71 % des accidents sont localisés sur la partie droite de la chaussée (39 % sur voie de droite et 32 % sur BAU) ;
- **46 % des accidents impliquent un PL client**, 86 % d'entre eux étant localisés sur la partie droite de la chaussée (46 % sur voie de droite et 40 % sur BAU) ;
- 10 % des accidents sont des accidents corporels pour le personnel ;
- 19 % des accidents se sont produits de nuit ;
- 54 % des véhicules sont heurtés par l'arrière et 31 % sur le côté latéral gauche ;
- 21 % des accidents concernent un heurt de rétroviseur uniquement.

ANNEXES

LES ÉVOLUTIONS

LES ACTIVITÉS DU PERSONNEL EN INTERVENTION LORS DES ACCIDENTS

	2017		2018		2019		2020		2021		2017-2021	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
Balisage chantier	66	35,3	63	47,7	71	48,6	62	47,3	51	40,5	313	43,3
Balisage urgence	67	35,8	47	35,6	41	28,1	40	30,5	38	30,2	233	32,3
Surveillance	17	9,1	7	5,3	9	6,2	7	5,4	12	9,5	52	7,2
Liaison	20	10,7	6	4,6	5	3,4	6	4,6	11	8,7	48	6,6
Viabilité hivernale	2	1,1	3	2,2	9	6,2	2	1,5	4	3,2	20	2,8
Péage	1	0,5	0	0,0	2	1,4	1	0,8	0	0,0	4	0,6
Autre	14	7,5	6	4,6	9	6,1	13	9,9	10	7,9	52	7,2
ENSEMBLE	**187**	**100**	**132**	**100**	**146**	**100**	**131**	**100**	**126**	**100**	**722**	**100**

LES VÉHICULES TIERS IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS DU PERSONNEL

	2017		2018		2019		2020		2021		2017-2021	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
Tiers PL	107	58,5	69	54,3	75	53,6	66	51,6	57	46,0	374	53,3
Tiers VL	76	41,5	58	45,7	65	46,4	62	48,4	67	54,0	328	46,7
ENSEMBLE *(hors tiers inconnu)*	**183**	**100**	**127**	**100**	**140**	**100**	**128**	**100**	**124**	**100**	**702**	**100**

LES VÉHICULES D'INTERVENTION ET SALARIÉS HEURTÉS DANS LES ACCIDENTS

	2017		2018		2019		2020		2021		2017-2021	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
FLR	49	25,4	50	37,6	55	37,4	47	35,3	33	25,2	234	31,8
Fourgon	65	33,7	45	33,8	32	21,8	37	27,8	53	40,5	232	31,5
FLU	34	17,6	22	16,5	32	21,8	28	21,1	16	12,2	132	17,9
PL	19	9,8	8	6,0	20	13,6	8	6,0	13	9,9	68	9,2
VL	17	8,8	4	3,0	5	3,4	6	4,5	12	9,2	44	6,0
Salarié piéton	8	4,2	3	2,3	2	1,3	6	4,5	4	3,0	23	3,1
Autre	1	0,5	1	0,8	1	0,7	1	0,8	0	0,0	4	0,5
ENSEMBLE	**193**	**100**	**133**	**100**	**147**	**100**	**133**	**100**	**131**	**100**	**737**	**100**

LA LOCALISATION DES ACCIDENTS DU PERSONNEL

	2017		2018		2019		2020		2021		2017-2021	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
Voie de droite	93	49,7	64	48,9	83	57,2	69	53,1	49	39,5	358	49,9
BAU	55	29,4	33	25,2	31	21,4	30	23,1	40	32,3	189	26,4
Voie de gauche	17	9,1	17	13,0	18	12,4	12	9,2	16	12,9	80	11,2
Péage	10	5,3	0	0	8	5,5	7	5,4	4	3,2	29	4,0
Diffuseur	5	2,7	10	7,6	1	0,7	4	3,1	8	6,5	28	3,9
Aire	5	2,7	2	1,5	1	0,7	5	3,8	4	3,2	17	2,4
Voie médiane	2	1,1	5	3,8	3	2,1	3	2,3	3	2,4	16	2,2
ENSEMBLE *(hors inconnu)*	**187**	**100**	**131**	**100**	**145**	**100**	**130**	**100**	**124**	**100**	**717**	**100**

LEXIQUE

FLR : Flèche Lumineuse de Rabattement
FLU : Flèche Lumineuse d'Urgence
BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence
BH : Blessé Hospitalisé
BL : Blessé Léger
GBA : Glissière en Béton Armé
VL : Véhicule Léger
PL : Poids Lourd
TPC : Terre-Plein Central

N°2021102

Activité : Balisage chantier
Localisation : Voie de droite
Véhicule heurté : FLR de position
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Latéral droit
Bilan humain : 1 BL client
Facteur retenu : Somnolence et fatigue

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Un VL, dont le conducteur s'est endormi, vient percuter la FLR de position sur le côté droit. Cette dernière vient s'encastrer dans l'arrière du fourgon la tractant. Un occupant du VL est légèrement blessé. »*

N°2021104

Activité : Balisage chantier
Localisation : BAU
Véhicule heurté : Fourgon
Véhicule tiers : Fourgon
Point d'impact : Latéral gauche
Bilan humain : 1 BL personnel
Facteur retenu : Somnolence et fatigue

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Lors de la pose d'un balisage lourd pour une neutralisation de voie de droite, les 3 agents voient arriver un fourgon de livraison droit sur eux. Le fourgon société est encore positionné sur la BAU. Les agents font des signes pour alerter le conducteur du fourgon client, qui ne réagit pas immédiatement puis donne un coup de volant au dernier moment. Il percute les cônes dont un est projeté sur le coude d'un agent situé dans la cellule ; le fourgon de livraison arrache le rétroviseur gauche du fourgon société et continue sa route. Le conducteur du fourgon de livraison s'arrête ensuite sur l'aire de repos suivante, arbre de transmission cassé à cause d'un cône bloqué sous la direction. Le conducteur dit s'être assoupi, fatigué car il a débuté son poste à 2 h du matin. L'agent est légèrement blessé. »*

N°2021105

Activité : Balisage chantier
Localisation : Voie de droite
Véhicule heurté : FLR de position
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Arrière
Bilan humain : 1 BL client
Facteur retenu : Malaise

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Un VL client, dont le conducteur fait un léger malaise, s'arrête contre la FLR de position. Le conducteur est légèrement blessé. »*

N°2021109

Activité : Balisage urgence
Localisation : BAU
Véhicule heurté : Fourgon
Véhicule tiers : PL
Point d'impact : Latéral gauche
Bilan humain : 1 BL personnel
Facteur retenu : Inattention

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Un patrouilleur est appelé en protection d'un VL qui est arrêté sur une surlargeur sur BAU car le conducteur a fait un malaise. Il positionne son fourgon à bonne distance derrière le VL. L'agent, voyant un PL lui venir dessus, se détache avant le choc pour essayer de sortir du côté passager du fourgon. Le PL, transportant des voitures, vient percuter le côté latéral gauche du fourgon. L'agent est légèrement blessé. »*

N°2021201

Activité : Balisage urgence
Localisation : BAU
Véhicule heurté : Fourgon
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Arrière
Bilan humain : 3 BL clients
Facteur retenu : Mauvaise prise en compte des conditions météo

De nuit sur chaussée glissante, sur tracé plat en courbe à gauche : *« Un fourgon société est en protection d'un accident sur la BAU lorsqu'il est percuté à l'arrière par un VL (A1), suite à une perte d'adhérence (pluies verglaçantes). Un second VL (A2) vient également heurter le fourgon quelques minutes après. Trois occupants du VL (A1) sont légèrement blessés. »*

N°2021202

Activité : Viabilité hivernale
Localisation : Voie de droite
Véhicule heurté : PL
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Arrière gauche
Bilan humain : 1 BH client
Facteur retenu : Inattention

De jour sur chaussée sèche, sur tracé plat en courbe à droite : *« Au cours d'un traitement préventif, un VL percute l'arrière de la saleuse. Un occupant du VL est blessé hospitalisé. »*

N°2021215
Activité : Balisage urgence
Localisation : BAU
Véhicule heurté : Fourgon
Piéton heurté
Véhicule tiers : Fourgon
Point d'impact : Arrière gauche
Bilan humain : 1 BL personnel
Facteur retenu : Inattention

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Un fourgon société est en protection d'un VL en panne lorsqu'il est heurté par un fourgon plateau et projeté vers l'avant. Le fourgon société finit sa course entre le véhicule en panne et le dispositif de sécurité, poussant l'agent au sol. Celui-ci est légèrement blessé. »*

N°2021223
Activité : Balisage urgence
Localisation : Voie de droite
Véhicule heurté : FLU
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Arrière gauche
Bilan humain : 1 BL client
Facteur retenu : Alcool

De nuit sur chaussée mouillée, sur tracé rectiligne et plat : *« Un fourgon avec FLU activée stationne sur voie de droite en protection d'un accident. Un VL client vient percuter l'arrière de la FLU. Un occupant du VL client est légèrement blessé. »*

N°2021306
Activité : Balisage urgence
Localisation : Voie de droite
Véhicule heurté : FLU
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Arrière
Bilan humain : 1 BL client
Facteur retenu : Mauvaise prise en compte des conditions météo

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Un fourgon avec FLU activée est en protection d'un accident avec neutralisation de voie de droite. Un VL client vient percuter la FLU ; un occupant est légèrement blessé. »*

N°2021308
Activité : Balisage urgence
Localisation : Voie de droite
Véhicule heurté : FLU
Véhicule tiers : PL
Point d'impact : Arrière
Bilan humain : 2 BL clients
+ 2 chocs psychologiques personnel
Facteurs retenus : Psychotropes, Somnolence et fatigue

De jour sur chaussée sèche, sur tracé en montée et courbe à droite :
« Un PL client percute la FLU positionnée en neutralisation de la voie de droite pour la protection d'un bus en panne sur BAU. Deux occupants du PL sont légèrement blessés et deux agents sont choqués psychologiquement. »

N°2021505
Activité : Liaison
Localisation : Diffuseur
Véhicule heurté : VL
Véhicule tiers : PL
Point d'impact : Arrière gauche
Bilan humain : 1 BL client
Facteur retenu : Autres facteurs (freins)

De jour sur chaussée sèche :
« Les intervenants maintenance attendent en sortie de bretelle avant de s'engager dans le rond-point quand un PL qui les suivait perd le contrôle de son véhicule (les freins ne répondent pas). En essayant d'éviter le VL société, le PL dévie sur la gauche et percute tout de même l'arrière gauche du VL société avant de terminer sa course dans un VL déjà engagé dans le rond-point. Le conducteur du PL est légèrement blessé. »

N°2021509
Activité : Balisage chantier
Localisation : Voie de droite
Véhicule heurté : FLR d'avertissement
Véhicule tiers : PL
Point d'impact : Arrière gauche
Bilan humain : 1 BL personnel
Facteur retenu : Somnolence et fatigue

De jour sur chaussée sèche, sur tracé plat en courbe à gauche : *« Un ensemble PL+FLR est stationné à cheval sur BAU/voie de droite pour la neutralisation de la voie de droite en balisage mobile de chantier. Le conducteur du PL+FLR est au volant du PL. Suite à l'assoupissement de son conducteur, un PL client circulant sur la voie de droite vient percuter l'arrière gauche de la FLR. Le PL+FLR est poussé en accotement puis s'immobilise à cheval sur voie de droite/BAU/accotement. La remorque FLR se décroche et s'immobilise sur la voie de gauche. Le PL client s'immobilise sur BAU. Le conducteur du PL+FLR est légèrement blessé. »*

N°2021512
Activité : Balisage urgence
Localisation : Diffuseur
Véhicule heurté : VL gendarmerie
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Latéral droit
Bilan humain : 1 BL personnel
+ 1 BH client
Facteur retenu : Indéterminés

De jour sur chaussée mouillée, sur tracé en descente et courbe à gauche :
« Un VL client (A1) éclate un pneu et percute la GBA. Il s'immobilise sur la BAU de la bretelle derrière des cônes. Les gendarmes interviennent sur l'accident et se garent derrière le VL (A1) sur la BAU de la bretelle. Le conducteur du VL (A2), venant de l'autoroute, perd le contrôle de son véhicule, percute la GBA en BAU, ricoche contre le VL des gendarmes et vient percuter le piéton issu du VL (A1). En même temps, le VL (A2) projette un cône du balisage dans les jambes d'un gendarme. Le gendarme est légèrement blessé et le piéton issu du VL (A1) est blessé hospitalisé. »

N°2021517
Activité : Balisage urgence
Localisation : Voie de droite
Piéton heurté (pompier)
Véhicule tiers : VL
Bilan humain : 1 BH personnel
+ 1 BH client
Facteur retenu : Inattention

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Suite à un 1er accident, la zone est balisée et sécurisée. Un VL, circulant sur la seule voie de circulation ouverte, projette le véhicule qui le précède dans le dispositif de secours et le véhicule du 1er accident, heurtant un sapeur-pompier aux jambes. Celui-ci, souffrant d'un traumatisme au genou, est évacué vers l'hôpital. Le conducteur du véhicule projeté est désincarcéré puis héliporté par le SAMU. »*

N°2021519
Activité : Surveillance
Localisation : Péage
Véhicule heurté : VL forces de l'ordre
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Avant gauche
Bilan humain : 1 BL et 2 chocs psychologiques personnel
Facteurs retenus : Manœuvres dangereuses, Vitesse

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« À l'issue d'une course-poursuite, les forces de l'ordre interceptent l'auteur d'une infraction (refus d'obtempérer avec mise en danger et transport de produits stupéfiants) sur une plateforme de péage. L'auteur de l'infraction engage alors une marche arrière et percute le véhicule des forces de l'ordre. Un des occupants de ce dernier est légèrement blessé et les deux autres sont choqués psychologiquement. »*

N°2021520
Activité : Balisage urgence
Localisation : Voie de droite
Véhicules heurtés : Fourgon SAMU + FLU
Véhicule tiers : PL
Point d'impact : Arrière gauche
Bilan humain : 1 BL personnel
Facteur retenu : Malaise

Au crépuscule sur chaussée mouillée, sur tracé rectiligne en descente : *« Suite à un 1er accident, la zone est sécurisée et balisée par une FLU pour permettre l'intervention du SAMU. Le conducteur d'un PL fait un malaise puis vient frôler le fourgon FLU et heurte le fourgon du SAMU qui transportait le blessé du 1er accident. Lors du choc, un pompier descendant par la porte latérale du véhicule est légèrement blessé à l'épaule. »*

N°2021525
Activité : Surveillance
Localisation : Voie de droite
Véhicule heurté : Fourgon
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Latéral gauche
Bilan humain : 1 BL personnel
+ 1 BL client
Facteur retenu : Indéterminés

De jour sur chaussée mouillée, sur tracé rectiligne et plat : *« Le conducteur d'un VL (A1) perd le contrôle de son véhicule, part en toupie et se retrouve sur le toit sur la voie de gauche. Un patrouilleur, circulant sur la voie de droite, assiste à l'accident, freine mais un second VL (A2) sur voie médiane perd également le contrôle et percute le fourgon patrouilleur côté gauche. L'agent est légèrement blessé ainsi qu'un occupant du VL (A2). »*

N°2021604
Activité : Balisage chantier
Localisation : Voie de droite
Véhicule heurté : FLR d'avertissement
Véhicule tiers : PL
Point d'impact : Arrière gauche
Bilan humain : 1 BL client
Facteur retenu : Psychotropes

À l'aube sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Un balisage FLR est en place pour un chantier de signalisation horizontale. Un PL client vient percuter la FLR d'avertissement. Le conducteur du PL, testé positif au cannabis, est légèrement blessé. »*

N°2021706
Activité : Balisage chantier
Localisation : Voie de gauche
Véhicule heurté : FLR d'avertissement
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Arrière
Bilan humain : 1 BL client
Facteur retenu : Indéterminés

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Un VL percute l'arrière d'une FLR ainsi que le PL qui la tracte. Le conducteur du VL est légèrement blessé. »*

N°2021707
Activité : Balisage chantier
Localisation : Voie de gauche
Véhicule heurté : Fourgon
Piéton heurté
Véhicule tiers : PL
Point d'impact : Avant gauche
Bilan humain : 1 BH et 2 chocs psychologiques personnel
Facteur retenu : Autres facteurs

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Un PL perd sa roue. Celle-ci roule sur 500 m, passe entre la GBA et le fourgon, heurte le rétroviseur et l'aile avant gauche du fourgon puis vient heurter l'agent positionné devant le fourgon dans un chantier d'assainissement sur la voie de gauche. L'agent est grièvement blessé et évacué par hélicoptère. Les deux agents qui ont porté secours à leur collègue sont évacués aux urgences par les pompiers suite au choc psychologique. »*

N°2021708
Activité : Balisage chantier
Localisation : BAU
Véhicule heurté : Fourgon
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Arrière droit
Bilan humain : 1 BH et 1 BL clients
Facteur retenu : Somnolence et fatigue

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Une équipe d'agents de viabilité effectue une opération de piquage papiers dans le TPC. Les deux agents marchent dans le TPC face à la circulation. Ils entendent subitement un bruit sourd et fracassant. Il s'agit d'un VL client qui vient de percuter violemment leur fourgon stationné en BAU et équipé de la signalisation adéquate. Celui-ci est projeté 50 m en avant puis s'immobilise sur la voie de droite. Le VL client termine sa course encastré dans les glissières du TPC. Les deux agents donnent immédiatement l'alerte pour dépêcher sur place des moyens de secours et d'intervention afin de sécuriser la zone de l'accident. Un occupant du VL client est blessé hospitalisé et un autre est légèrement blessé. »*

N°2021709
Activité : Balisage chantier
Localisation : BAU
Véhicule heurté : VL
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Arrière
Bilan humain : 1 BL personnel
+ 2 BL clients
Facteurs retenus : Inattention,
Manœuvres dangereuses

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Le conducteur d'un VL perd le contrôle de son véhicule qui vient heurter l'arrière du VL société, stationné dans une zone de chantier. L'agent est légèrement blessé (lésions à la jambe, côte et plaie simple au bras). Deux occupants du VL client sont également légèrement blessés. »*

N°2021710
Activité : Balisage chantier
Localisation : Voie médiane
Véhicule heurté : FLR intermédiaire
Véhicule tiers : PL
Point d'impact : Arrière gauche
Bilan humain : 1 BL client
Facteurs retenus : Alcool, Inattention

De nuit sur chaussée sèche, sur tracé plat en courbe à droite : *« Un PL client vient percuter la FLR intermédiaire dans un balisage de neutralisation de voie de droite et voie médiane. Suite au choc, le PL se couche en accotement. Son chauffeur est détecté positif à l'alcool et transporté à l'hôpital ; il est légèrement blessé. »*

N°2021711
Activité : Balisage urgence
Localisation : Voie de droite
Véhicule heurté : FLU
Véhicule tiers : PL
Point d'impact : Arrière gauche
Bilan humain : 1 BL client
Facteur retenu : Malaise

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne en descente : *« Une restriction de voie de droite/voie médiane est posée avec FLU pour protéger un accident. L'agent part à la rencontre du client accidenté. Son fourgon FLU est percuté par un PL. Le conducteur, victime d'un malaise, est légèrement blessé. »*

N°2021712
Activité : Balisage chantier
Localisation : BAU
Véhicule heurté : Fourgon
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Latéral gauche
Bilan humain : 1 BL personnel
Facteur retenu : Mauvaise prise
en compte des conditions météo

De jour sur chaussée glissante (averse soudaine de grêle), sur tracé plat en courbe à droite : *« Un atelier fauchage est en cours sous restriction de voie de droite avec FLR. Une averse de grêle arrive soudainement, pendant laquelle un client perd le contrôle de son véhicule, percute le TPC puis fait des tonneaux jusqu'à heurter le fourgon viabilité garé dans un refuge. L'agent, à l'intérieur de celui-ci, est secoué et se blesse l'auriculaire gauche contre un montant du fourgon, ce qui nécessite des points de suture. »*

N°2021730
Activité : Viabilité hivernale
Localisation : Voie de droite
Véhicule heurté : PL
Véhicule tiers : Fourgon
Point d'impact : Arrière
Bilan humain : 1 BH client
Facteur retenu : Somnolence et fatigue

De nuit sur chaussée mouillée, sur tracé rectiligne en montée : *« Une opération de salage préventif est en cours. Un fourgon client vient percuter la saleuse à l'arrière. Un occupant du fourgon client est blessé hospitalisé. »*

N°2021801
Activité : Balisage chantier
Localisation : Voie de droite
Véhicule heurté : FLR de position
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Arrière gauche
Bilan humain : 1 BL client
Facteur retenu : Somnolence et fatigue

De jour sur chaussée sèche : *« Suite à somnolence, un VL client vient percuter la FLR de position sur la voie de droite. Un occupant du VL est légèrement blessé. »*

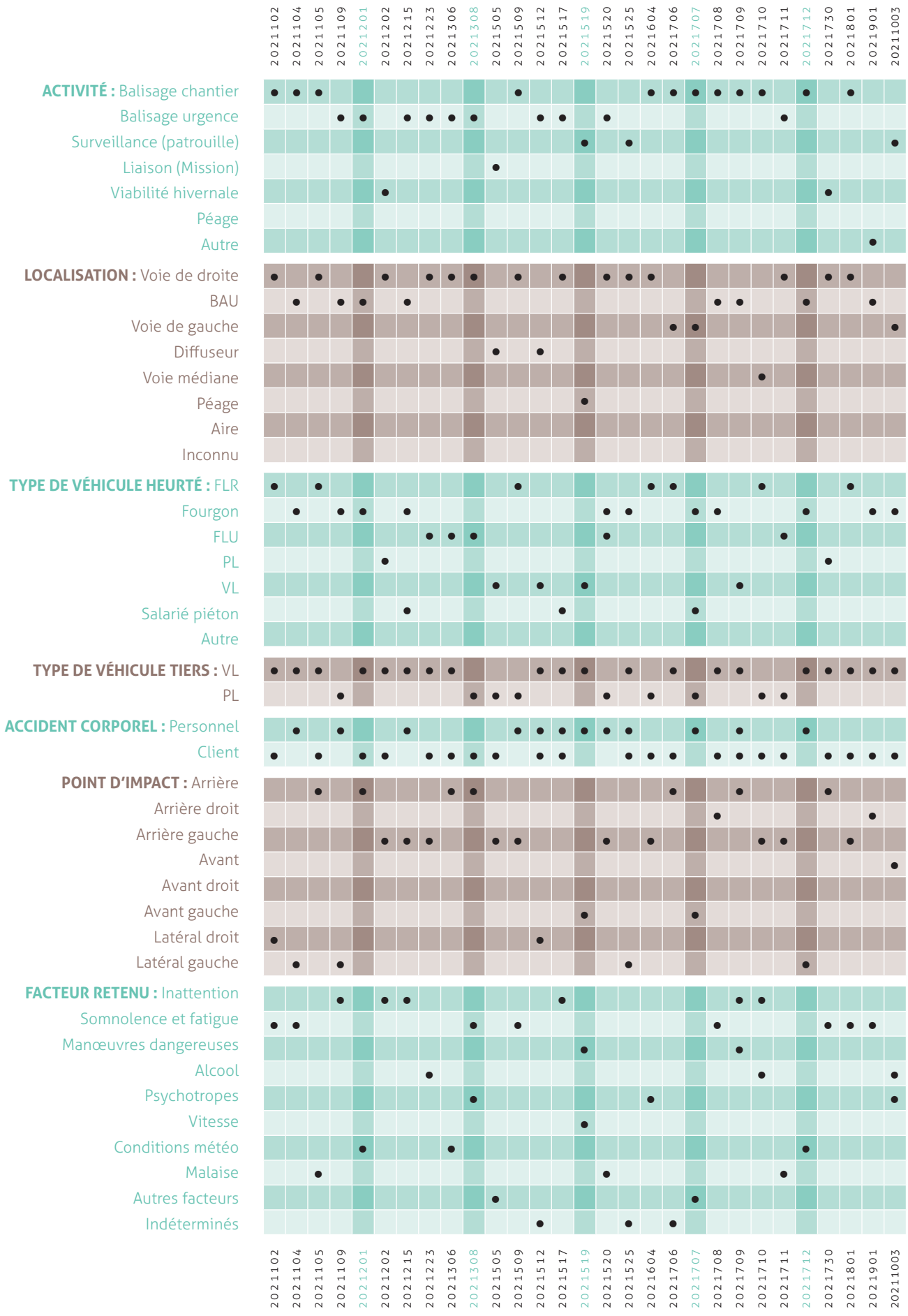
N°2021901
Activité : Autre
Localisation : BAU
Véhicule heurté : Fourgon
Véhicule tiers : Fourgon
Point d'impact : Arrière droit
Bilan humain : 2 BL clients
+ 1 choc psychologique personnel
Facteur retenu : Somnolence et fatigue

De jour sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Un fourgon s'arrête sur la BAU pour décharger une débroussailleuse et l'acheminer à une seconde équipe en intervention à l'extérieur des clôtures. Après être descendu du fourgon par la porte arrière latérale droite puis avoir enjambé la GBA pour rejoindre ses collègues au niveau de la clôture environ 10 m en contrebas, l'agent entend un grand bruit et voit son fourgon percuté par un fourgon client. Les deux fourgons s'immobilisent sur la voie de droite. Le conducteur indique s'être endormi au volant et son passager l'était également lors du choc. Les deux occupants du fourgon client sont légèrement blessés. L'agent et ses collègues en intervention ne sont pas blessés ni atteints par les projectiles, mais l'agent conducteur du fourgon percuté est choqué psychologiquement. »*

N°20211003
Activité : Surveillance
Localisation : Voie de gauche
Véhicule heurté : Fourgon
Véhicule tiers : VL
Point d'impact : Avant
Bilan humain : 1 BL client
Facteurs retenus : Alcool, Psychotropes

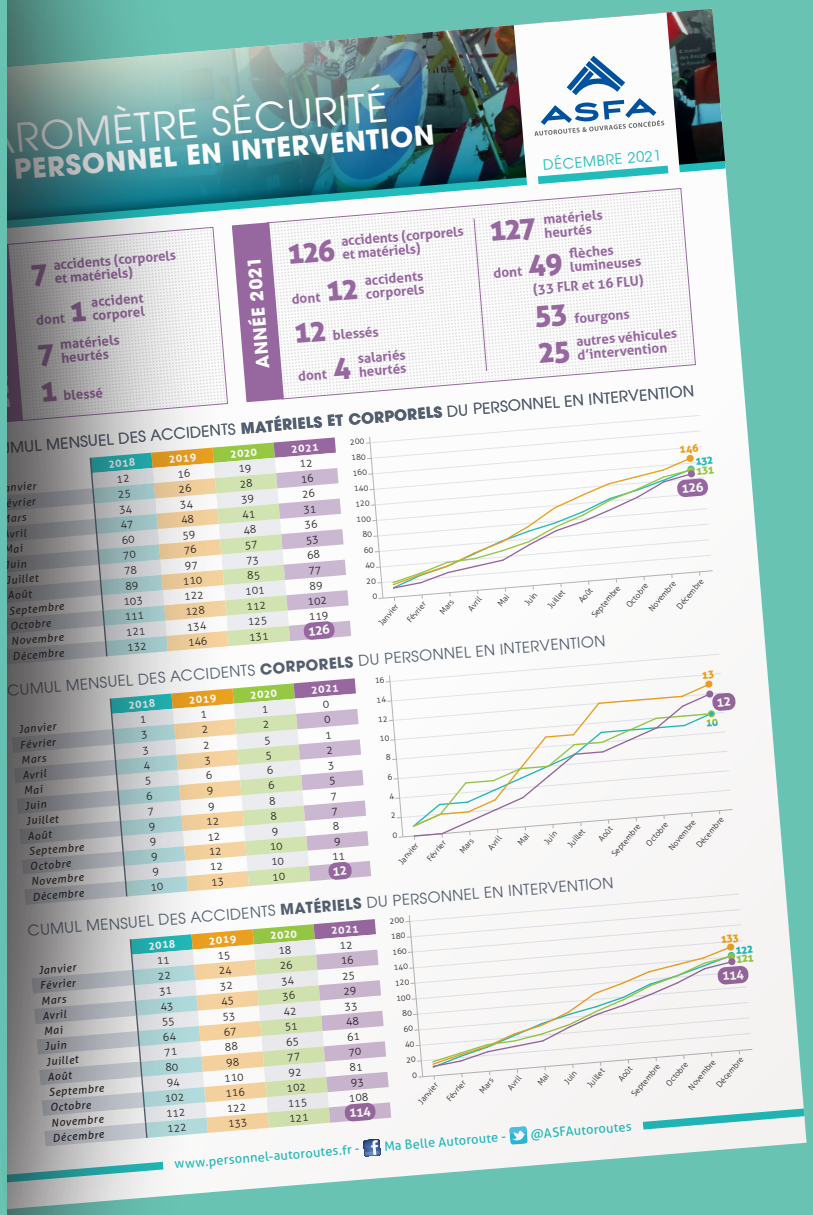
De nuit sur chaussée sèche, sur tracé rectiligne et plat : *« Le patrouilleur circule sur la voie de droite quand il aperçoit un VL qui circule en zigzaguant sur la voie médiane. Le patrouilleur fait des appels de phare et allume ses gyrophares pour informer le conducteur du VL de sa conduite dangereuse. Le conducteur ne réagissant pas, le patrouilleur entreprend un dépassement par la voie de gauche pour voir quelle est la raison de son comportement. En arrivant à sa hauteur, le conducteur du VL coupe la route, fait barrage au patrouilleur et vient le percuter en endommageant les glissières du TPC. Le VL s'immobilise sur la voie de gauche et le patrouilleur sur la BAU. Le conducteur du VL, testé positif à l'alcool et aux stupéfiants, est légèrement blessé. »*

LE TABLEAU DES CORRESPONDANCES DES ACCIDENTS CORPORELS 2021



RETROUVEZ LE BAROMÈTRE SÉCURITÉ DU PERSONNEL TOUS LES MOIS SUR

www.personnel-autoroutes.fr



BAROMÈTRE SÉCURITÉ
PERSONNEL EN INTERVENTION

ASFA
AUTOROUTES & OUVRAGES CONCÉDÉS

DÉCEMBRE 2021

7 accidents (corporels et matériels)
dont **1** accident corporel
7 matériels heurtés
1 blessé

ANNÉE 2021

126 accidents (corporels et matériels)
dont **12** accidents corporels
12 blessés
dont **4** salariés heurtés

127 matériels heurtés
dont **49** flèches lumineuses (33 FLR et 16 FLU)
53 fourgons
25 autres véhicules d'intervention

CUMUL MENSUEL DES ACCIDENTS **MATÉRIELS ET CORPORELS** DU PERSONNEL EN INTERVENTION

	2018	2019	2020	2021
Janvier	12	16	19	12
Février	25	26	28	16
Mars	34	34	39	26
Avril	47	48	41	31
Mai	60	59	48	36
Juin	70	76	57	53
Juillet	78	97	73	68
Août	89	110	85	77
Septembre	103	122	101	89
Octobre	111	128	112	102
Novembre	121	134	125	119
Décembre	132	146	131	126

CUMUL MENSUEL DES ACCIDENTS **CORPORELS** DU PERSONNEL EN INTERVENTION

	2018	2019	2020	2021
Janvier	1	1	1	0
Février	3	2	2	0
Mars	3	2	5	1
Avril	4	3	5	2
Mai	5	6	6	3
Juin	6	9	6	5
Juillet	7	9	8	7
Août	9	12	8	7
Septembre	9	12	9	8
Octobre	9	12	10	9
Novembre	9	12	10	11
Décembre	10	13	10	12

CUMUL MENSUEL DES ACCIDENTS **MATÉRIELS** DU PERSONNEL EN INTERVENTION

	2018	2019	2020	2021
Janvier	11	15	18	12
Février	22	24	26	16
Mars	31	32	34	25
Avril	43	45	36	29
Mai	55	53	42	33
Juin	64	67	51	48
Juillet	71	88	65	61
Août	80	98	77	70
Septembre	94	110	92	81
Octobre	102	116	102	93
Novembre	112	122	115	108
Décembre	122	133	121	114

www.personnel-autoroutes.fr - Ma Belle Autoroute - @ASFAutoroutes

ASFA
AUTOROUTES & OUVRAGES CONCÉDÉS

www.autoroutes.fr – Courriel : *asfa@autoroutes.fr*
Ma Belle Autoroute - @ASFAutoroutes - ASFA Autoroutes

ASFA – Département Opérations / Juin 2022 / Conception – réalisation : *www.wcommunication.paris* / Crédits photos : VINCI Autoroutes - Caesa Picsproduction / ATLANDES - J. Buchholtz / AREA - Pierre Augier / ATMB - DR / Sanef - Drone Press