Information presse

Le Plessis-Robinson, le 23 novembre 2026

Sécurité routière au travail : protéger les intervenants, responsabiliser les usagers

Travailler dans l'espace routier expose aussi bien les personnes en déplacement professionnel que les équipes chargées de l'entretien, des réparations ou des secours. Dans son rapport thématique 2026 sur la sécurité routière, publié comme chaque fin d'année, DEKRA examine ces risques du point de vue des intervenants et des usagers de la route. Ce vaste sujet croise plusieurs thématiques, dont ce communiqué présente un aperçu.

En matière d'analyses statistiques, il est difficile d'isoler une seule cause à l'origine d'un accident. Le plus souvent, c'est la combinaison de facteurs technique, humain et structurel qui définit le plus complètement les causes d'un accident. **Karine Bonnet, directrice générale de DEKRA Automotive,** explique ce principe d'interaction : *« Un accident routier, quel que soit le profil du réseau où il survient et le type de véhicule impliqué, est un sujet complexe par la multiplicité des paramètres qui le définissent et en font un cas unique. Dans le cadre de notre rapport, nous avons voulu affiner notre approche en analysant le risque encouru dans le contexte professionnel, ce qui implique l'ensemble des personnes qui circulent au titre d'un déplacement ou d'un transport, quel que soit le véhicule qu'elles utilisent et le réseau où elles se trouvent, autant que les opérateurs qui interviennent à des fins d'entretien, de réparation ou de secours ».* Karine Bonnet poursuit : *« Nous avons retenu des cas explicites qui soulignent les principales causes et responsabilités, que l'on parle de comportement, d'infrastructure ou de solutions techniques. »*

Le comportement, un élément-clé

Au cours des 25 dernières années, le nombre de tués sur les routes de l'UE a baissé des deux tiers, chutant de 51 400 en 2001 à environ 19 400 en 2025[1]. Pour autant, l'objectif que s'est fixé l'UE pour 2030 est de 11 400 décès, une valeur ambitieuse mais difficilement atteignable.

Au cœur de ces chiffres, la sinistralité liée aux accidents de la route dans le contexte du travail en France permet de voir que sur les 55 093 accidents corporels répertoriés, 12,4% impliquaient au moins un véhicule utilitaire, un poids lourd, un bus/autocar ou un véhicule agricole (respectivement, dans 8%, 3%, 1% et 0,4%)[2]. Ce total de 8 822 sinistres reflète aussi une baisse des accidents corporels pour,

[1] Source CARE
[2] Source rapport ONISR 2025

par exemple, les poids lourds (- 14%) et les véhicules utilitaires (- 16%), entre 2015 et 2025. L'observance des mesures préventives prévues dans la réglementation, ainsi que la formation continue à la sécurité des chauffeurs professionnels, expliquent pour partie cette tendance positive.

Les comportements des conducteurs sont souvent à l'origine des accidents. Si l'on prend le cas spécifique des chauffeurs de poids lourd, DEKRA a critérisé les risques directement liés à la conduite tels que les activités secondaires, les distractions internes ou externes, le paramétrage ou le réglage des commandes, ainsi que l'interaction avec d'autres personnes. Il convient donc de réduire systématiquement ces sources de distraction. De même, l'altération des capacités de conduite (fatigue, interaction avec les autres usagers, consommation d'alcool ou de stupéfiants…) rappellent l'importance des contrôles, tout comme le strict respect des temps de conduite et des périodes de repos tels que définis par la loi.



Pour les déplacements professionnels en véhicule particulier — missions commerciales ou techniques, trajets domicile-travail et retour —, le sondage OpinionWay réalisé pour DEKRA met en évidence les mesures attendues des employeurs. Les personnes interrogées placent en tête le suivi de la fatigue, du stress et de la santé des conducteurs (50 %). Elles citent ensuite des délais et une organisation des tournées compatibles avec les pauses et les imprévus (46 %), l'interdiction des appels et des messages professionnels pendant la conduite (45 %), puis la formation régulière des salariés aux risques routiers (36 %).

Les infrastructures, une nécessité absolue

La fatigue induite chez les chauffeurs-routiers et les obligations de temps de repos posent la question du stationnement des poids-lourds, lequel suppose l'accès à des zones protégées, équipées et surveillées. A minima, les Pouvoirs Publics doivent proposer des zones aménagées assurant la sécurité immédiate des véhicules et des personnes. Or, une récente enquête DEKRA en Allemagne, impliquant une centaine de chauffeurs-routiers professionnels, nous apprend que près des deux tiers des personnes interrogées ont dû stationner à plusieurs reprises à des endroits potentiellement dangereux (bretelle d'accès ou de sortie, bords de route). Par ailleurs, plus de la moitié d'entre elles stipule être obligée de parcourir une distance supérieure à 20 km avant de trouver une place de stationnement, ce qui augmente la pression temporelle et rend plus difficile le respect des temps de repos réglementaires : cette recherche prend en effet entre 30 et 60 minutes pour 43% d'entre eux, et au-delà d'une heure pour 24% !

Toujours en termes d'infrastructures, on peut également évoquer le cas des dispositifs provisoires mis en œuvre à l'occasion des travaux d'entretien (un accident tous les deux jours !). Rappelons que, sur autoroute, 53% des sinistres touchant le personnel ou le matériel déployé (fourgons, flèches lumineuses, balisages, etc.) sont le fait de poids-lourds. Toutefois, précisons que les deux tiers des acci-

dents corporels répertoriés sont provoqués par des véhicules légers. Et, sans surprise, ce sont l'inattention, la somnolence ou une vitesse inadaptée qui en sont la cause. On ne sera donc pas surpris de l'analyse que restituent les personnes interrogées par OpinionWay : 85% ont conscience que le comportement des automobilistes représente un risque pour les personnels déployés sur les chantiers routiers.

Un autre des multiples aspects de la sécurité tient dans la responsabilité des usagers en cas d'intervention, de panne ou d'accident, consistant à respecter la règle dite du "corridor de sécurité". L'article R-412-11-1 du code de la route, établi en septembre 2018, impose aux conducteurs, à l'approche d'un véhicule immobilisé ou circulant à faible allure, localisé sur un accotement ou une bande d'arrêt d'urgence (véhicule d'intervention, de secours ou de dépannage) de ralentir et de changer de voie lorsque cela est possible ou, à défaut, de s'écarter le plus possible du véhicule concerné en restant dans sa voie. Cette disposition vise bien sûr à créer un espace "virtuel" de sécurité entre le flux d'une part, et les véhicules immobilisés et/ou les personnes impliquées d'autre part. De fait, ce corridor de sécurité ne concerne pas uniquement les véhicules de dépannage ou les agents des autoroutes. Le texte vise également les véhicules en difficulté utilisant leurs feux de détresse. Cette manœuvre préventive permet d'organiser l'espace en attendant la mise en place des équipements de signalisation provisoire et de déviation : elle s'avère être de première importance pour la sécurité de tous. En France, le non-respect de cette règle expose à une amende de 135 € et à une perte de points. En Belgique, l'amende peut monter à 500 € et en Allemagne, elle se situe entre 100 et 300 € et entraine une suspension du permis de conduire.

La technique, un facteur de sécurité



Dans le domaine très spécifique des chantiers routiers, DEKRA a procédé à plusieurs études[3] en matière de sécurité passive et active. Dans le premier domaine, DEKRA a testé l'efficacité des amortisseurs de chocs (blocs absorbeurs d'énergie cinétique) le plus souvent disposés à l'arrière des remorques de signalisation. Si leur efficacité est démontrée dans le cas des véhicules particuliers ou utilitaires légers, leur limite est rapidement atteinte avec les poids lourds. D'où le développement du second domaine, avec le standard C-ITS (Cooperative Intelligence Transport System) de communication intermodale entre les véhicules équipés d'une part, et les infrastructures, les véhicules et les personnes présents sur site d'autre part. Les C-ITS permettent d'échanger des informations et des alertes concernant le trafic et les situations dangereuses en créant une forme de visibilité numérique entre les différents usagers. Les champs d'application sont nombreux, comme par exemple, l'alerte aux chantiers, le signalement de début ou de fin d'embouteillage, ou l'affichage de panneaux de signalisation à l'intérieur même du véhicule.

Parmi les nombreux autres sujets explorés par les experts DEKRA, on notera l'étude sur la répartition des charges à bord des véhicules utilitaires de livraison, toujours plus nombreux et sollicités. Au-delà de la conformité des arrimages (à plat ou en hauteur), leur disposition dans le véhicule (à l'avant, à

[3] Source pages 68/69 du rapport DEKRA 2026

l'arrière ou centré) a une incidence directe sur le comportement en phase dynamique : prise d'angle, courbes freinées, freinage d'urgence, etc. Une étude réalisée par DEKRA en Allemagne en 2025 démontre l'influence des zones et dispositions de chargement sur les performances en termes de stabilité, de prise de roulis et de distances de freinage. Des facteurs qui s'accentuent sur chaussée humide et qui rappellent que la bonne répartition des charges et la sécurisation du chargement (centré et aussi bas que possible) est décisive pour garantir un comportement prévisible dans les virages et une bonne marge de manœuvre en cas d'évitement… nonobstant les systèmes d'aide à la conduite de type ABS ou ESP qui ont tous une limite dans la gestion physique des évènements.

Quelle conclusion ?

Les paramètres de la sécurité routière évoluent, et le facteur humain rend le risque difficile à prévoir. Cette complexité n'empêche pas d'agir. **Karine Bonnet, directrice générale de DEKRA Automotive,** présente les priorités pour améliorer la sécurité dans le contexte professionnel : *« En premier lieu, il convient de renforcer la protection des zones de travail, sur les chantiers routiers comme lors des interventions. Il faut ensuite développer l'information et la formation des salariés amenés à travailler sur les routes, en particulier dans le transport routier. Pour aider les transporteurs à respecter la réglementation, il est également nécessaire d'accroître le nombre d'aires de repos sécurisées en France et en Europe. Enfin, chaque conducteur doit prendre sa part de responsabilité : éviter les distractions, se reposer autant que nécessaire et respecter les limitations de vitesse, notamment lors des traversées de chantier. La route se partage entre tous les modes de déplacement, chaque usager doit remplir sa part de responsabilité. »*





Information presse

Le groupe DEKRA édite chaque année un rapport européen de sécurité routière. Retrouvez toutes les éditions sur Rapport sur la sécurité routière archives et l'édition 2026 sur dekra-norisko.fr / espace presse.
Étude réalisée auprès d'un échantillon de 1 043 personnes, représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus (méthode des quotas). Les interviews ont été réalisées par questionnaire autoadministré en ligne sur système CAWI (Computer Assisted Web Interview), du 30 septembre au 2 octobre 2026.

À propos de DEKRA :

DEKRA a été fondée en 1925 pour assurer la sécurité routière par l'inspection des véhicules. Avec un champ d'action beaucoup plus large aujourd'hui, DEKRA est la plus grande organisation indépendante d'experts non cotée au monde dans le secteur des essais, de l'inspection et de la certification. En tant que fournisseur mondial de services et de solutions complètes, nous aidons nos clients à améliorer leurs résultats en matière de sûreté, de sécurité et de développement durable. En 2025, DEKRA a réalisé un chiffre d'affaires de 4,3 milliards d'euros. L'entreprise emploie actuellement plus de 49 500 personnes qui offrent des services d'experts qualifiés et indépendants dans environ 60 pays sur les cinq continents. Avec une note de platine attribuée par EcoVadis, DEKRA fait partie du 1% des entreprises durables classées.

À propos de DEKRA Automotive SAS :

Numéro 1 mondial avec 32 millions de contrôles techniques réalisés dans le monde, DEKRA Automotive SAS gère en France un large réseau d'affiliés et de centres en propre. Couvrant avec plus de 1710 établissements l'ensemble du territoire national avec 1560 centres VL et 154 centres PL, garantissant aux usagers un contrôle technique impartial, répondant aux plus hauts standards de qualité. Depuis le 15 avril 2024, le réseau réalise dans plus de 910 de ses centres, des contrôles de la catégorie L (2-3 roues motorisés, quads et voitures sans permis).

DEKRA Automotive SAS gère 3 enseignes de contrôle technique automobile, DEKRA, NORISKO et AUTOCONTROL ainsi qu'une enseigne DEKRA pour le poids lourd et réalise plus de 6.7 millions de contrôles par an. Acteur engagé au profit de la sécurité routière, DEKRA Automotive SAS poursuit en France la mission d'intérêt général portée depuis 1925 en Allemagne, par sa société mère, qui finance un pôle de recherche en prévention des accidents. Partenaire de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière depuis 2000, étendue en 2008 en signant la charte européenne, DEKRA Automotive SAS mène de nombreuses actions de sensibilisation et de prévention, dans ce cadre.

Sites https://www.dekra-norisko.fr/ et https://www.dekra-pl.com/