



**HAL**  
open science

**Connaissance de l'accident du travail sur la route :  
analyse clinique d'accidents de mission dans la base de  
l'EDA (Etudes Détaillées d'Accidents)**

Y. Girard, C. Nachtergaele, C. Moreux

► **To cite this version:**

Y. Girard, C. Nachtergaele, C. Moreux. Connaissance de l'accident du travail sur la route : analyse clinique d'accidents de mission dans la base de l'EDA (Etudes Détaillées d'Accidents). 2004, 173p. hal-00546234

**HAL Id: hal-00546234**

**<https://hal.science/hal-00546234>**

Submitted on 14 Dec 2010

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Yves GIRARD  
Claudine NACHTERGAËLE  
Catherine MOREUX**

*Connaissance de l'accident de travail sur la  
route : analyse clinique d'accidents de mission  
dans la base de l'EDA*

*Rapport de convention  
INRETS/RE-04-915-FR  
Décembre 2004*

*Les auteurs :*

*Yves GIRARD, Chargé de Recherche*

*Claudine NACHTERGAËLE, Ingénieur d'Études*

*Catherine MOREUX, Agent Contractuel, Ingénieur d'Études*

*L'Unité de Recherche :*

*INRETS – Mécanismes d'Accidents, Chemin de la Croix Blanche, 13300 Salon-de-Provence*

*Tél. : (33) 04 90 56 86 30 – Fax : (33) 04 90 56 25 51*



**INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE  
SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE**

---

N° ISRN : INRETS-RE-04-915-FR

Copyright : Reproduction autorisée sous réserve d'en mentionner l'origine.

Réalisation : INRETS – Centre Marseille-Salon de Provence – Chemin de la Croix Blanche – F-13300 Salon de Provence – FRANCE

## Fiche bibliographique

1 UR : Département Mécanismes d'Accidents		2 Projet n°		3 INRETS	
4 Titre Connaissance de l'accident de travail sur la route : analyse clinique d'accidents de mission dans la base de l'EDA					
5 Sous-titre :				6 Langue F	
7 Auteur(s) : Yves GIRARD, Claudine NACHTERGAËLE, Catherine MOREUX				8 Rattachement ext.	
9 Nom adresse financeur : Institut National de Recherche et de Sécurité (INRS) Centre de Lorraine, Avenue de Bourgogne, BP 27, 54501 VANDOEUVRE CEDEX. Sur convention cadre INRS-INRETS : "Connaissance et prévention des accidents routiers liés au travail", étude n°4 : "Analyse clinique exploratoire des accidents professionnels contenus dans la base EDA".				10 Convention : n° 5032874 / étude n°4	
				11 Date de publication Décembre 2004	
12 Remarques :					
13 Résumé : L'objet de ce travail est de procéder à une analyse clinique exploratoire d'un échantillon de 59 accidents de mission sur la route, recueillis "sur la scène" dans le cadre de l'Étude Détaillée des Accidents, en caractérisant le contexte de l'accident, les activités de l'impliqué, et en s'attachant à repérer l'existence d'éventuels déterminants dans le contexte professionnel du déplacement. Ce travail montre effectivement qu'il est possible de mettre en évidence des modes d'implication dans les accidents, spécifiques à des domaines d'activité professionnelle, ainsi que des modes transversaux à plusieurs domaines d'activité. Donc que le contexte professionnel n'est pas étranger à la production de ces accidents, ce qui ouvre des perspectives propres à étayer les bases de la prévention de ces accidents.					
14 Mots clés : Accidents du travail sur la route, risque routier au travail, analyse clinique d'accident, étude détaillée des accidents			15 Diffusion		
16 Nombre de pages 173		17 Prix	18 Confidentiel jusqu'au :		19 Bibliographie Non



---

# Table des matières

<b>1. Introduction.....</b>	<b>7</b>
1.1 Quels accidents du travail sur la route ?.....	8
1.2 Source et exploitation des données.....	8
1.3 Caractérisation professionnelle des impliqués .....	11
<b>2. Domaine d'activité "Commerce" .....</b>	<b>13</b>
2.1 Données cliniques.....	13
2.2 Un mode d'implication spécifique aux "commerciaux" .....	15
<b>3. Domaine d'activité "Services" .....</b>	<b>17</b>
3.1 Données cliniques.....	17
3.2 L'importance des déplacements pour ces activités .....	17
3.3 Un mode d'implication spécifique aux "services" .....	18
<b>4. Domaine d'activité "Administration" .....</b>	<b>21</b>
<b>5. Domaine d'activité "Construction" .....</b>	<b>23</b>
5.1 L'accident d'un ingénieur .....	23
5.2 L'accident d'un manoeuvre .....	23
5.3 Les "très petites entreprises" familiales .....	23
<b>6. Analyse transversale.....</b>	<b>25</b>
<b>7. Conclusion .....</b>	<b>27</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>29</b>
Annexe 1 – Domaine "Commerce" .....	31
Annexe 2 – Domaine "Services" .....	89
Annexe 3 – Domaine "Construction" .....	133
Annexe 4 – Domaine "Administration" .....	153



---

# 1. Introduction

Qu'il s'agisse de "risque routier au travail", de "risque de circulation en entreprise", de "risque routier encouru par les salariés", ou des "accidents de la route liés à l'exercice d'une profession", les accidents du travail sur la route représentent un enjeu significatif, pointé par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS).

L'accident du travail sur la route représente près des deux tiers des accidents du travail mortels, et le cinquième des incapacités permanentes. Pour l'année 2002, la CNAMTS<sup>1</sup> a recensé 1 301 accidents mortels sur l'ensemble des accidents assurés, dont 803 (61,72 %) étaient des "accidents routiers". Elle décompte 686 accidents mortels "du fait ou à l'occasion du travail" dont 254 "accidents routiers" (37,03 %). Le rapport Guyot<sup>2</sup> souligne que "les statistiques de l'ONISR font état pour l'année 2000 de 1 292 tués dont un tiers (427) en mission et deux tiers en trajet (865). La même source rapporte que selon l'ONISR, le nombre d'accidents mortels de la route a diminué de 15 % entre 1993 et 2000, alors que dans le même temps le nombre de "conducteurs décédés" d'un "accident du travail" n'a diminué que de 8 %.

De fait, il est très compliqué d'établir des statistiques descriptives fiables de ce phénomène, telles qu'elles permettent des comparaisons selon les sources dont elles proviennent. Il n'est souvent pas possible de distinguer si le véhicule est une voiture particulière, un transport en commun, un engin de travail, si la victime est conducteur, passager ou piéton, si le lieu est la voie publique ou l'intérieur de l'entreprise...

Quant aux sources bibliographiques, elles sont rares<sup>3</sup>, et elles tournent autour de la difficulté d'évaluer précisément le risque d'avoir un accident de circulation lié au travail (trajet / mission), à partir des deux sources que sont les fichiers de la CNAMTS et les BAAC<sup>4</sup> : difficulté d'isoler les accidents de circulation routière parmi les accidents du travail (source CNAMTS), d'isoler les accidents du travail parmi les accidents de circulation (source BAAC), difficulté de les rapporter à une population de référence, ou d'évaluer une exposition au risque, pour établir des comparaisons et attester d'un risque spécifique et significatif<sup>5</sup>.

Le dernier état statistique à ce jour, le mieux documenté du point de vue des accidents de circulation sur une voie ouverte à la circulation publique, est la thèse de doctorat en médecine de Barbara Charbotel<sup>6</sup>. Ce travail est une exploitation systématique de la base de données en accidentologie routière que sont les BAAC. Les critères issus du monde du travail (type de déplacement, branche d'activité, CSP, âge et sexe des impliqués) y sont croisés avec les variables d'accidents que sont la gravité, l'heure, le jour, le mois, le véhicule utilisé, la localisation (agglomération / hors agglomération, type de voirie).

Selon les souhaits de la CNAMTS et de l'INRS, une analyse accidentologique "devrait combler au moins partiellement le manque notoire de connaissances sur ces accidents". Le rapport Guyot pointe que "on n'a encore jamais exploité de façon systématique les études détaillées d'accident dont on dispose à partir du critère d'activité missions et trajets, pour essayer de préciser les spécificités éventuelles de ces accidents. Compte tenu de

---

<sup>1</sup> Accessible sur internet à l'adresse : [www.ameli.fr/pdf/1181.pdf](http://www.ameli.fr/pdf/1181.pdf)

<sup>2</sup> Gisements de sécurité routière, volume 1, DRAST, METLTM, mai 2002.

<sup>3</sup> En 1995, l'INRS recensait sept études en vingt ans au plan international, consacrées aux accidents de trajet.

<sup>4</sup> BAAC : bulletins d'analyse d'accident corporel de la circulation.

<sup>5</sup> Carré, J.-R., Paran, F. (1992). Les trajets domicile-travail et professionnels : entre le risque travail et le risque routier. *Recherche Transports Sécurité*, 33, 43-52.

<sup>6</sup> Charbotel B. (2000). *Les accidents de la route liés à l'exercice d'une profession, caractéristiques et prévention*, Rapport INRETS n° 227, janvier 2000, 153 p.

*l'importance de ce gisement, de telles recherches paraissent devoir être engagées sans délai...".<sup>7</sup>*

Dans le cadre d'une convention passée entre l'INRS<sup>8</sup> et l'INRETS, le Département Mécanismes d'Accidents de l'INRETS propose de "*procéder à une analyse clinique exploratoire de l'échantillon de cas disponibles en caractérisant le contexte de l'accident, sa configuration et les manœuvres en cours, les activités du conducteur ayant débouché sur ces manœuvres (interprétation de la situation et intentions), et dans la mesure où les données le permettent, les motivations de ce conducteur, en particulier celles liées au contexte professionnel du déplacement*".

## **1.1 Quels accidents du travail sur la route ?**

Sous l'appellation d'accidents du travail sur la route, il faut distinguer l'accident de trajet qui survient entre le domicile et le lieu de travail, de l'accident de mission qui survient lors d'un déplacement effectué pour le compte de l'employeur, sur le temps de travail.

Nous avons choisi dans cette étude exploratoire de nous en tenir aux accidents de mission, et dans ces accidents de mission, nous avons décidé d'écarter ceux des "conducteurs professionnels" (comme les conducteurs de véhicules de transport de personnes ou de marchandises), dans la mesure où il existe déjà une littérature socio-économique riche sur cette population<sup>9</sup>. Les entreprises n'ayant pas pour activité principale le transport de personnes ou de marchandises ont tendance à considérer l'accident de mission (au sens de déplacement de la personne d'un lieu à un autre sur son temps de travail, pour se rendre sur un chantier, chez un client, chez un fournisseur...), comme un accident relevant de la sphère privée. Ce type d'accident "sur la voie publique" n'est donc pas l'objet d'analyse ni de prévention comme le sont les accidents se produisant sur les lieux de travail. L'idée maîtresse des acteurs de la prévention dans le monde du travail est de faire de l'activité de conduite en mission un "acte de travail", en agissant non seulement sur le comportement de conduite proprement dit, mais en cherchant à agir également sur les déterminants professionnels du déplacement : organisation des tournées et visites, prise en compte des distances et des temps de déplacement pour les horaires des réunions, entretien des véhicules, etc.

Cette intégration de l'accident de mission dans la politique de sécurité des entreprises se justifie d'autant plus que selon le texte du 28 janvier 2004 adopté par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles de la CNAMTS, "l'accident routier de mission se distingue de l'accident routier de trajet ou de l'accident routier de la vie par le lien de subordination existant au moment de l'accident". La Cour de Cassation a défini le lien de subordination comme suit : "le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné".

## **1.2 Source et exploitation des données**

Ce travail exploite les données de l'Étude Détaillée des Accidents (EDA) pratiquée à Salon-de-Provence par le Département Mécanismes d'Accidents de l'INRETS<sup>10</sup>. Selon le protocole de recueil en vigueur, un binôme psychologue - technicien sous astreinte est alerté par les services de secours routier de la survenue d'un accident, et se déplace sur la scène pour collecter dans leur état de fraîcheur optimal le maximum de données (traces matérielles, témoignages) permettant la reconstruction du déroulement de l'accident. Les

---

<sup>7</sup> Gisements de sécurité routière, volume 1, DRAST, METLTM, mai 2002.

<sup>8</sup> INRS : Institut National de Recherche et de Sécurité. INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.

<sup>9</sup> Voir les publications à l'INRETS de Patrick Hamelin, Claude Germain, Patrick Nierat...

<sup>10</sup> Girard Y. (2002). *Bilan de l'Étude Détaillée des Accidents (mai 2002)*, Rapport final sur convention INRETS/DSCR n° 00-700-10, 153 p.

données collectées sont analysées dans un cadre conceptuel qui se réfère à l'accident comme produit d'un dysfonctionnement d'un système usager / outil de déplacement / infrastructure support du déplacement, à l'accident comme événement dont la dynamique se prête à une analyse par découpage en séquences (correspondant pour le composant humain à une succession de situations ayant chacune sa spécificité), et à un modèle de fonctionnement du composant humain du système, qui traite de l'opérateur humain sous l'angle d'un système de traitement de l'information (en s'appuyant sur les apports de la psychologie cognitive).

Par rapport aux sources bibliographiques et aux bases de données existantes à ce jour, la spécificité de l'EDA est d'ouvrir un accès aux données cliniques relatives au contexte, aux circonstances, au déclenchement et au déroulement de l'accident, non pas du point de vue de la recherche de responsabilités civiles ou pénales, mais de celui de la compréhension du fonctionnement d'un système qui débouche sur la production d'un événement non désiré, et de la compréhension des activités (perceptions, interprétations, décisions, actions) des protagonistes.

L'échantillon extrait de la base de l'EDA pour ce travail rassemble 59 personnes impliquées dans un accident de circulation sur la voie publique, à l'occasion d'un déplacement lié à leur activité professionnelle, autre que le transport de personnes ou de marchandises, ou que le trajet domicile-travail.

Parmi les informations systématiquement collectées dans le cadre de l'EDA, certaines concernent le statut social et professionnel de l'impliqué, son emploi du temps, la finalité du déplacement, l'itinéraire suivi. Et même si la thématique des accidents du travail sur la route n'était pas à l'ordre du jour lors de la constitution de cette base, elle contient nombre d'informations pertinentes à cette problématique. Il s'agit de dégager ces informations de l'ensemble des données sur le cas, et de les exploiter dans le diagnostic, au cas par cas, pour vérifier si elles ont un rôle explicatif dans la production du comportement de l'impliqué, et sur son implication dans l'accident.

La grille d'analyse utilisée pointe en particulier les points suivants :

► Relativement à l'impliqué :

- **âge, sexe, état-civil**
- **niveau d'études et formation suivie**
- **profession et catégorie sociale**
- **statut professionnel actuel**  
(Normalement, on ne devrait pas trouver de gens en congés ou en arrêt maladie, mais les chômeurs en déplacement lié à recherche d'emploi sont à relever).
- **emploi du temps, activités antérieures**  
(Dépistage d'états de fatigue)
- **soucis, préoccupations, état corporel, humeur**  
(Dépistage de soucis ou autres sources de distraction, ou d'affect influant sur le type de conduite).
- **médicaments, drogue, alcoolisation**

► Relativement au véhicule :

- **rapport au véhicule et fréquence d'utilisation**  
(Il importe de distinguer véhicule personnel ou plus généralement appartenant à l'entreprise ou à l'employeur. On aimerait savoir qui s'occupe de l'entretien du véhicule).
- **défauts pertinents ayant joué un rôle dans l'accident**  
(Qui est chargé de l'entretien du véhicule ?)

► Relativement au déplacement :

- **point de départ, destination, objet du déplacement**  
(D'où part-il et quelle est la spécificité de ce lieu, où va-t-il et quelle est la spécificité de ce lieu, quel est l'objet de ce déplacement relativement à son activité, quelle est la durée prévue – km et temps – de ce déplacement, quelle est la distance parcourue avant l'accident ?)
- **choix de cet itinéraire et fréquence de ce déplacement**  
(Imposé par l'objet du déplacement, ou choisi pour un bénéfice secondaire, tel que le gain de temps...)
- **distance domicile-lieu de l'accident**
- **présence de passagers**  
(La présence de passagers peut être une source de distraction, ou influencer sur le style de conduite).
- **existence d'une contrainte horaire**  
(Il peut y avoir un horaire à respecter, mais aussi un intérêt personnel à gagner du temps sur la durée du déplacement, tel que rentrer chez soi plus tôt)
- **port de la ceinture**  
(Il semble que certaines professions se considèrent dispensées du port de la ceinture, conséquences sur la gravité)

► Relativement à l'infrastructure / environnement :

- **environnement, type de route, largeur, nombre de voies...**
- **caractéristiques ayant joué un rôle dans l'accident**  
(Avec derrière la tête que certaines situations favorisent ou aggravent certaines défaillances, par exemple une ligne droite favorise la distraction par tâche annexe...)

► Relativement à l'accident :

- **manoeuvre combinée à l'origine**
- **manoeuvre individuelle en cours en pré-accident**
- **situation d'accident : impliqué confronté à...**
- **vitesse déclarée / reconstituée**
- **déroulement : situation de conduite**
- **déroulement : situation d'accident**
- **déroulement : situation de choc**
- **gravité**

L'utilité de cette grille est de produire une mise en forme synthétique du dossier pointant une liste d'informations estimées pertinentes pour l'analyse du cas sous l'éclairage de la thématique de l'étude (Cf. Liste des cas en annexe). En final, une rubrique invite l'analyste à commenter l'implication de l'utilisateur du point de vue d'éventuels déterminants d'origine professionnelle<sup>11</sup>.

La seconde étape est le passage de l'analyse cas par cas, à la synthèse de ces analyses. L'hypothèse à la base de ce travail est que parmi les facteurs explicatifs de la survenue de ces accidents, il en existe qui ont leur source dans l'exercice d'une activité professionnelle, et qu'il est possible de les mettre en évidence. L'enjeu de l'étude est donc de porter un diagnostic sur chacun de ces cas d'accidents, diagnostic incluant explicitement, quand cela est possible, une référence au rôle de l'exercice d'une activité professionnelle donnée dans la survenue de ces cas. La seconde hypothèse est qu'il est possible de procéder à des regroupements et de rassembler ces différents cas en catégories relevant chacune du même diagnostic.

---

<sup>11</sup> Voir en annexes, fiches classées par numéro de cas.

Nous avons entrepris de procéder à ces regroupements, sur la base d'un ensemble de critères que nous avons essayé d'objectiver. C'est ainsi que nous avons recherché s'il existait des articulations entre :

- les domaines d'activité des impliqués,
- les défaillances imputables aux impliqués,
- les déterminants explicatifs des défaillances, d'origine professionnelle,
- les circonstances et/ou les environnements (type de lieu, type de route, etc.) de survenue de ces accidents.

### **1.3 Caractérisation professionnelle des impliqués**

La référence utilisée dans la base de l'EDA pour situer professionnellement les impliqués dans les accidents est la catégorie socioprofessionnelle (CSP) définie par l'INSEE. Cependant, à l'usage elle s'est révélée approximative et source d'ambiguïtés. Nous lui avons substitué l'objet du déplacement associé à la fonction de l'impliqué, qui se traduit par le rattachement de cet impliqué à un "domaine d'activité". Ce "domaine d'activité" est défini dans la Nomenclature Économique de Synthèse (NES)<sup>12</sup> adoptée par l'INSEE en 1994. Cette nomenclature vise à "*refléter, autant que possible, le comportement d'agents confrontés à leur marché*". Elle nous permet par exemple de regrouper sous la même activité "commerciale" des professions et des emplois différents tels que ceux de commis poissonnier, d'agent d'assurance, de visiteuse médicale, d'ingénieur conseil en outillage, qui ont en commun à l'occasion de cette mission où ils sont accidentés, d'être dans une démarche commerciale à l'égard d'une clientèle.

---

<sup>12</sup> Accessible sur internet à l'adresse : [http://www.insee.fr/fr/nom\\_def\\_met/nomenclatures/nes/pages/nes.htm](http://www.insee.fr/fr/nom_def_met/nomenclatures/nes/pages/nes.htm)



---

## 2. Domaine d'activité "Commerce"

### 2.1 Données cliniques

Sous l'étiquette "domaine d'activité commerce", nous avons rassemblé vingt-six impliqués, dont l'éventail va du commis poissonnier au directeur commercial en passant par le VRP, le technico-commercial, l'agent immobilier, l'agent d'assurances, la visiteuse médicale. Nous leur avons associé un artisan ferronnier en visite chez un client. Ils ont tous en commun d'aller ou de revenir d'un rendez-vous avec un "client" au sens commercial du terme.

Nous lisons dans une documentation sur les métiers de la vente que "le meilleur ami du responsable de secteur s'appelle la voiture. Une boutade sans doute, mais si l'on tient compte des quelques milliers de kilomètres à accomplir chaque mois, la plaisanterie est bien ancrée dans la réalité". Ou dans une offre d'emploi de l'APEC pour un poste de commercial : "au quotidien, vous prospectez intensivement une nouvelle clientèle présente sur votre secteur géographique clairement déterminé... Rémunération motivante : fixe + primes, véhicule de fonction. Bureau à votre domicile".

C'est un métier soumis à une forte concurrence, il faut être patient, et surtout "compétitif, combatif, persuasif, etc.". Il nécessite de nombreux déplacements réalisés les uns derrière les autres, et donc la nécessité de préparer les entretiens avec le client suivant dans cet intervalle offert par le temps de déplacement (et donc en cours d'activité de conduite). Ce profil professionnel et les comportements induits peuvent se retrouver dans une activité de conduite que l'utilisateur gèrera de la même manière qu'il gère son activité professionnelle (rapidité, combativité, etc.).

Un représentant en équipement et pièces automobiles explique qu'il "*faisait un peu le point dans sa tête sur les rendez-vous du matin et sur le rendez-vous vers lequel il allait*". Il parle de stress et d'ulcère à l'estomac, d'objectifs de productivité, de rentabilité, d'horaires irréguliers soumis aux rendez-vous avec la clientèle, des nombreux déplacements, des réunions de travail et des tâches administratives en plus du démarchage, et de l'utilisation du temps de trajet et du véhicule pour la réflexion professionnelle.

Le VRP en matériel hi-fi électroménager raconte que "*comme tout VRP qui se respecte*", il a l'esprit occupé et conduit machinalement : "*je devais certainement penser à ce que j'avais fait dans la journée, comme d'habitude, j'ai pas d'autoradio dans la voiture donc ça me permet de penser à des tas de choses... Oui ben c'est toujours comme ça. En principe quand je suis dans la voiture, en début de matinée j'essaie de penser aux visites que je vais faire, ça fait un peu partie du boulot hein... A la limite ce sont le corps et les réflexes qui conduisent et l'esprit est ailleurs. Ça je sais que ça m'arrive très fréquemment. Depuis que je fais la route, ça fait presque 25 ans, et ça devient plus un réflexe de conduire que... Bon parfois on a tellement l'esprit ailleurs que... Ça m'est arrivé par exemple d'aller à un endroit précis, connu habituel et puis de rater l'embranchement et puis me dire mais où je suis ?*".

Mais un jeune homme de 24 ans, nouveau dans la profession, déclare dans le même ordre d'idée que "*comme tout agent commercial, il était mentalement en train de faire le point sur sa journée*". Un troisième confirme cette façon de faire : "*je pensais aux différents soucis que j'ai dans mon travail, au client que je devais voir, je galope dans ma tête je pense à une chose et ça enchaîne automatiquement sur autre chose... C'est vrai que quand on roule beaucoup on a tendance à réfléchir aux problèmes du boulot tout en roulant*". Il évoque les problèmes de déconcentration. Quand "*on réfléchit on n'est pas très attentif aux voitures qui dépassent, qui dépassent pas, aux poids lourds*", et il se rappelle avoir raté un jour une sortie pour ce motif. "*J'aurais très bien pu à ce moment là être plus dangereux*".

Ces témoignages convergent sur la confirmation de la poursuite mentale d'activités professionnelles durant l'activité de conduite. Cette activité peut se poursuivre à plusieurs sous la forme de conversations avec des collègues passagers, comme c'est le cas pour un

chef de rayon d'hypermarché qui se rend à une réunion de groupe, ou pour un agent commercial en matériel médical, qui commente avec son collègue le résultat de leur présence à un colloque de kinésithérapeutes. Quand ce genre d'activité se combine avec la fatigue, le stress lié à la profession, et d'éventuels soucis de la sphère privée, comme nous en avons trouvé dans notre échantillon, l'état du conducteur n'est pas tellement compatible avec l'attention nécessaire à l'activité de conduite en cours.

Cette convergence est également significative de mécanismes d'identification à une famille professionnelle et à ses pratiques. Un jeune homme de 24 ans et un homme mûr avec 25 ans d'expérience utilisent quasiment les mêmes mots pour parler de cette activité professionnelle au volant, "*comme tout VRP qui se respecte...*". Ce qui laisse entendre que nous avons affaire à des pratiques transposables d'un membre du groupe à un autre.

L'agent d'assurances est un commercial comme les précédents, sa rémunération est différente suivant le statut, soit indépendant et donc lié au chiffres d'affaires, soit salarié avec un fixe plus un intéressement au chiffre d'affaires. Mais dans les deux cas, l'objectif est de faire vivre un portefeuille client en le fidélisant et en l'accroissant donc en vendant des produits de tous types. Et, plus les contrats obtenus sont rentables, plus le commercial est mieux rémunéré. Il y a donc dans ce métier une contrainte de rentabilité très importante pouvant avoir une influence sur les comportements de déplacements. La tension et les préoccupations professionnelles peuvent alors se traduire par de la distraction (attention affectée à un autre objet que la tâche de conduite et son environnement) et une inadaptation aux contraintes de la situation. L'agent immobilier entre dans la même logique.

Les propos tenus par ces conducteurs pointent une pratique courante semble-t-il chez les commerciaux qui circulent beaucoup d'un client à l'autre : le véhicule est manifestement utilisé comme un "bureau annexe" dans lequel l'activité professionnelle se poursuit mentalement durant le trajet. Mais même le commis poissonnier utilise le trajet pour remplir la partie papperassière de son emploi en préparant les bordereaux de commande du lendemain.

Le téléphone mobile a renforcé cette pratique de travail en cours de déplacement. Si l'on rajoute à la panoplie l'organisateur électronique (PDA), l'ordinateur portable branché sur l'allume-cigare, le GPS et les aides électroniques embarquées à la navigation, le commercial dispose dans son véhicule de tous les outils nécessaires aux performances à réaliser. Du bureau au salon, il n'y a qu'un pas, et le véhicule devient le lieu où l'on peut décompresser à la fin d'une longue journée de négociations. Un jeune homme récemment embauché dans un groupe international, qui vient de visiter six clients dans sa journée et a parcouru 300 km, parle de la voiture dont il a perdu le contrôle en s'assoupissant comme d'un "havre de paix".

Dans cette profession, les fréquents déplacements sur des secteurs plus ou moins étendus supposent un véhicule en bon état d'entretien. On notera que la voiture de fonction est un avantage en nature fréquent dans la mesure où elle est mise à disposition permanente de l'employé, y compris pour un usage privé. Mais de ce fait son entretien est à l'initiative de son utilisateur, alors qu'un kilométrage élevé est atteint avant l'échéance du premier contrôle technique obligatoire. L'un des commerciaux est accidenté au volant d'une voiture de deux ans d'âge, mais avec 150 000 km au compteur, et des amortisseurs d'origine, qui ont joué un rôle dans la perte de contrôle de son véhicule par ce conducteur.

Enfin, il est significatif de souligner l'évolution de l'image de l'autoroute dans ces témoignages qui couvrent dix ans d'accidents. Si dans les cas les plus anciens, l'autoroute est présentée comme un itinéraire "plus rapide et plus court en temps", dans les cas contemporains le réseau autoroutier devient "plus sûr et plus reposant".

## **2.2 Un mode d'implication spécifique aux "commerciaux"**

Nous avons isolé dans ce groupe des "commerciaux" une série d'accidents (8 cas) qui présentent des caractéristiques communes, qui lui semblent spécifiques :

- Ces accidents se produisent sur autoroute.
- Ils se produisent majoritairement de nuit.
- Ils mettent en scène des "commerciaux" de sexe masculin, dont les âges se distribuent de 24 à 50 ans.
- Ils sont au volant d'un véhicule de société ne présentant aucun défaut technique en cause dans l'accident.
- Ces personnes sont majoritairement sur le retour, après activités de démarchage.
- Ils ne sont pas sous la pression d'une contrainte horaire telle que le respect d'un rendez-vous, mais paradoxalement, n'ayant pas d'heure butoir avant laquelle il serait inutile d'arriver, ils n'ont aucune raison de prolonger le temps passé sur la route (phénomène du "cheval qui sent l'écurie"). Ils ne roulent pas cependant à des vitesses excessives et sont dans la moyenne des vitesses ordinairement observées.
- Ils se disent fatigués ou distraits. Ils reconnaissent leur inattention à la conduite. Ils ruminent les événements de la journée, ils "font le point". Ils sont toujours mentalement dans leur activité professionnelle. Et cela d'autant plus que sur l'autoroute, ils sont sur des rails, dans le flux de circulation qu'ils se contentent de suivre.
- Ils sont totalement surpris et pris au dépourvu par un incident inattendu, et auquel leur faible vigilance ne les a pas préparés à réagir. Il s'agit d'un brusque ralentissement du trafic devant eux, de la présence d'un obstacle sur la chaussée (difficilement décelable à l'avance de nuit et inattendu sur l'autoroute), ou du rattrapage par un véhicule plus rapide dont la demande de passage impatiente provoque une réaction soudaine et inadaptée.
- Leur surprise débouche sur une manœuvre d'évitement incontrôlée et inefficace, une perte de contrôle ou une collision.



---

## 3. Domaine d'activité "Services"

### 3.1 *Données cliniques*

Seize impliqués sont regroupés dans le domaine d'activité des services aux entreprises, et services aux particuliers : éducatrice en institution, infirmière libérale, agent de propreté, coiffeuse, technicien en téléphonie, ingénieur informatique...

Depuis les années quatre-vingt-dix, les emplois de service ont connu une croissance importante, que ce soit dans le domaine des services aux personnes, aux collectivités ou aux entreprises. Il s'agit d'un ensemble largement hétérogène d'emplois nécessitant des compétences variées et parfois très spécifiées.

Parmi eux, le métier d'agent de propreté tente de trouver un statut honorifique en modifiant depuis quelques années son appellation. S'adressant à du personnel peu qualifié, il demande cependant beaucoup de disponibilité et implique des contraintes horaires et une organisation méthodique des divers travaux de nettoyage à effectuer chez les clients. La multiplicité des sites à nettoyer, leur éloignement peuvent induire des contraintes de planification et d'emploi du temps. La responsabilité des employeurs en termes de gestion du temps (temps de travail, temps de déplacements, temps de pause, temps de récupération) est capitale. De l'organisation du temps de travail dépend quasi totalement la qualité des conditions de travail et ses corollaires, fatigue physique, fatigue nerveuse. On peut évoquer un côté "cadences infernales" pour les employés d'entreprise de nettoyage qui passent d'un "chantier" à l'autre, avec une contrainte liée aux heures d'ouverture des locaux à entretenir (commerces, bureaux), donc des horaires de travail s'effectuant tôt le matin entre 5h00 et 8h30 maximum.

Même si les emplois du temps sont censés tenir compte de la durée des déplacements, les contraintes horaires à respecter sont fortes. La moindre prise de retard se répercute soit sur l'exécution du travail, soit dans la compression des délais de déplacements. Le premier étant soumis à contrôle peut être sanctionné en cas de réduction de la qualité / quantité du travail, c'est donc sur les temps de déplacements que ce type d'employé est susceptible de jouer pour récupérer un éventuel retard ce qui implique, forcément, des comportements de prise de risque, risque que l'intéressé ne sera pas en mesure de maîtriser face à l'inattendu.

Enfin, ce métier est souvent exercé par des personnes ayant peu de qualification et trouvant dans cette profession une possibilité de gagner leur vie. C'est une population professionnelle qui peut être vulnérable, facilement exploitable (manque de confiance en soi, crainte des remontrances, peur de perdre l'emploi en cas de problème...) et de ce fait, portée à se soumettre plus facilement aux exigences et contraintes imposées par l'employeur, quitte à prendre des risques personnels pour satisfaire à ces contraintes.

### 3.2 *L'importance des déplacements pour ces activités*

Nous avons été surpris de constater comme les déplacements et l'activité de conduite automobile font partie intégrante de ces emplois de service, à un point que nous ne soupçonnions pas, et qui est rarement explicité à propos de ces métiers.

Une infirmière libérale couvre un secteur s'étendant sur plusieurs communes et se déplace à domicile chez sa clientèle, même chose pour un kinésithérapeute, mais également pour une coiffeuse à domicile. La conduite automobile fait partie des compétences indispensables à l'exercice de leur profession, et le temps passé sur les routes est loin d'être négligeable.

Une éducatrice en institution, diplômée en psychologie, accompagne un groupe d'enfants à une séance d'équitation. Du fait qu'elle "conçoit, organise, anime des activités éducatives", il va de soi qu'elle accompagne les enfants à ces activités, mais il ne va pas de soi qu'elle joue le rôle de chauffeur et soit amenée à effectuer du transport d'enfants par minibus (Renault Trafic) dans les limites de son permis B (donc sans habilitation professionnelle).

Une comptable en entreprises fait la "tournée des banques" avec son véhicule personnel, pour y déposer des chèques, mettant ainsi en évidence une activité de "coursier" qu'on n'imagine pas *a priori* dans une définition de poste de comptable en entreprise. Occuper un emploi administratif dans une entreprise (secrétaire, comptable...), génère souvent des petits déplacements "en ville" dans le cadre du travail (dépôt/retrait de courrier, achats de petit matériel de bureau, démarches bancaires, etc.).

Un emploi de manutentionnaire ne demande pas une grande qualification, mais le personnel peut être soumis aux contraintes des multi-tâches que peut lui imposer l'employeur. L'employé fait de la manutention, il range, il nettoie, il entretient. Au besoin, il prend le volant et il livre, d'autant plus facilement que la conduite du véhicule utilisé ne demande pas un permis autre que le permis B. L'employé est à disposition, plutôt que soumis au rythme d'un emploi du temps préprogrammé. Il peut selon les besoins être invité à délaisser momentanément une tâche, et y revenir ultérieurement. C'est un emploi qui peut être physiquement fatigant mais également mentalement contraignant, si l'organisation du travail se fait au coup par coup, sous la pression du besoin du moment et dans l'urgence, avec la difficulté de garder le fil des tâches interrompues à reprendre.

Un ancien cuisinier puis mécanicien automobile travaille comme "préparateur en dentisterie", mais on comprend qu'il "prépare" les commandes des clients et surtout qu'il en effectue la livraison.

Un responsable d'entreprise de blanchisserie effectue un remplacement d'un salarié chauffeur-livreur en congé. C'est une activité qui n'est pas en temps normal dans ses attributions, mais qu'il effectue "pour dépanner", sous la contrainte des circonstances : manque de personnel en période de surcharge de travail (blanchisserie d'hôtellerie en "période haute" d'été).

Toutes ces activités de service, notamment aux particuliers, se caractérisent par des déplacements urbains et semi urbains, généralement au moyen du véhicule personnel, et sous la contrainte d'emplois du temps plus ou moins rigides à respecter.

### **3.3 Un mode d'implication spécifique aux "services"**

Nous avons rassemblé 9 cas de cette famille qui présentent en commun les caractéristiques suivantes :

- Les accidents se produisent en agglomération.
- Ils se produisent de jour.
- Ils se produisent sur des carrefours.
- Ils mettent en scène des hommes et des femmes dont les âges se situent plutôt au-dessus de trente-cinq ans.
- Les impliqués sont pour moitié au volant d'un véhicule personnel, pour moitié au volant d'un véhicule de société (utilitaire).
- Même s'ils ne se disent pas "pressés" ou "en retard", ils se déplacent dans le cadre d'un emploi du temps et donc d'une contrainte horaire à respecter.
- Ils font état de fatigue physique, de soucis liés à la profession, qui entrent en concurrence avec l'attention normalement exigée par l'activité de conduite dans un environnement urbain.
- Le problème de la distribution de leur attention est fréquemment aggravé par les particularités des aménagements locaux et de leur environnement, complexité des carrefours, masques à la visibilité, absence de fléchage directionnel...

- Ces circonstances les amènent à s'engager dans un carrefour alors que le feu de circulation est au rouge, ou sans détecter un véhicule auquel ils étaient censés laisser la priorité. Cette manœuvre entraîne une collision avec un autre véhicule.



---

## 4. Domaine d'activité "Administration"

Ce domaine d'activité (huit cas) réunit des emplois comme ceux de militaire, sapeur pompier, policier municipal, employé de mairie, chargé de mission à la mission locale.

Les chargés de mission des administrations sont les représentants d'un ou plusieurs organismes institutionnels à diverses échelles (locale, régionale, nationale). Leurs fonctions englobent la préparation de projets, de dossiers, ainsi que l'animation de réunions avec les divers partenaires, financeurs, décideurs, co-acteurs, ce qui suppose une maîtrise technique du dossier mais aussi celle de la conduite de réunions. C'est donc un métier qui implique une lourde charge de travail administratif et intellectuel, des contacts humains, et de nombreux déplacements pour assister aux réunions fréquentes et souvent tardives.

L'agent de police municipal est le représentant légal de l'autorité communale et à ce titre, ses tâches varient considérablement selon la commune et les compétences attribuées. Il peut avoir une fonction d'accueil et d'information du public, desservir un central de liaisons radio et téléphoniques, intervenir sur des accidents, assurer les premiers secours et régler la circulation sur la scène, il peut réguler et contrôler la circulation publique aux heures de pointe, lors de manifestations publiques, lors de travaux, il peut effectuer des mesures de bruit, effectuer des contrôles sanitaires de denrées alimentaires et assurer des contrôles de mesures de salubrité publique dans les établissements publics (cinémas, bars), sur les marchés, les piscines, les réseaux d'eau potables...

Dans notre échantillon, un employé de mairie portant le titre de garde-canal se rend à la station d'épuration y effectuer des prélèvements, un agent technique affecté au réseau d'irrigation se déplace chez un agriculteur, un agent municipal va prendre son poste de surveillance d'un parking, un chargé de mission à la mission locale part animer une réunion en soirée sur la toxicomanie, un agent de police municipal ayant fini ses rondes d'îlotier va prendre son tour de garde devant la mairie, un appelé à moto rejoint son casernement, un appelé sapeur pompier fait le chauffeur de navette entre la caserne et l'aéroport, un administratif se rend à un concours interne.

Nous n'avons pas trouvé d'éléments communs aux représentants de ce domaine d'activité, qui seraient significatifs d'une relation entre cette activité et le déroulement de leurs accidents.



---

## 5. Domaine d'activité "Construction"

Notre échantillon nous offre neuf cas, dont nous retenons les suivants comme emblématiques d'accidents qui s'inscrivent parfaitement dans – et s'expliquent parfaitement par – le contexte professionnel.

### 5.1 L'accident d'un ingénieur

Un ingénieur du BTP allant visiter un chantier au volant de sa 205 GTI. Une offre d'emploi présente l'ingénieur du BTP comme "un homme orchestre, homme de toutes les situations, de tous les talents, de toutes les solutions, le pilote qui guide son équipe vers la performance". L'entretien mené avec l'intéressé montre qu'il privilégie le côté "conduite de travaux" sur le côté "bureau d'études". Son poste de décideur, d'homme qui va de l'avant, d'entraîneur, l'habitude de trancher, de donner des ordres, laissent peu de place au doute, à l'indécision, aux tergiversations : l'accident dans lequel il est impliqué manifeste que les mêmes qualités sont à l'oeuvre dans sa conduite automobile. Confronté à un véhicule qu'il rattrape, et qui roule lentement, "comme un escargot" dit-il, il ne se pose pas de question, il accélère et se lance dans le dépassement de ce véhicule qui l'importune, lorsque que ce dernier tourne à gauche.

### 5.2 L'accident d'un manoeuvre

Un manoeuvre, immigré logé en foyer SONACOTRA, auquel on a confié le volant d'un Renault Master en mauvais état d'entretien, chargé de matériel, rejoint de nuit et par l'autoroute un chantier situé à 160 km. Les manoeuvres sont une main-d'oeuvre à bon marché, temporaire et mobile, utilisée au gré des chantiers plus ou moins éloignés. Les véhicules fournis pour ces déplacements sont des utilitaires servant autant au transport des matériels et matériaux que des personnes, soumis aux dégradations, chocs et salissures au cours de leur utilisation "tout terrain" sur les chantiers, et mal entretenus. Le poids de ces déplacements dans l'activité pose la question de la qualification de celui qui tient le volant, et de la reconnaissance de cette activité spécifique dans son contrat de travail et son emploi du temps, avec les responsabilités qu'elle sous-entend, de sécurité du matériel et des personnes transportées. Le fourgon roule à une vitesse relativement lente pour l'autoroute, due à son mauvais état d'entretien, à sa charge transportée, à la méconnaissance du véhicule par son conducteur. Les feux de position sont peu visibles (fréquemment abîmés ou sales sur les véhicules de chantiers). Le fourgon se fait percuter par un Renault Espace qui le rattrape et ne le détecte pas à temps.

### 5.3 Les "très petites entreprises" familiales

Un artisan maçon et un jeune conducteur de chantier de 24 ans sont représentatifs de ces "très petites entreprises" familiales où l'amplitude horaire de travail est encore accentuée du fait du fort investissement des membres de la famille dans leur entreprise, et d'une rigueur moindre envers la législation du travail pour ce qui les concerne.

L'artisan maçon s'est levé tôt pour distribuer le travail à sa dizaine d'ouvriers, a visité ses chantiers dans la matinée, il est rentré déjeuner chez lui, il a des soucis familiaux et professionnels (il rencontre des divergences avec son frère qui est aussi son associé). Il repart sur les chantiers, son véhicule est un utilitaire usagé, encombré de matériel. Il sort de table, il est 14 h 00, il fait chaud, il s'assoupit sur une portion de ligne droite d'une départementale du réseau local, et son véhicule quitte la route.

Le jeune conducteur de chantier, qui s'est couché vers minuit, levé à 6 h 30, et travaille 12 heures par jour, a tiré au sort avec son frère passager pour savoir lequel des deux

conduirait la fourgonnette, et lequel dormirait. Le véhicule est en mauvais état d'entretien, et encombré de matériel, qui empêche de boucler les ceintures de sécurité, et de nature à nuire à la sécurité des occupants en cas d'accident. Il est 15h00, le temps est ensoleillé, le conducteur somnolent sur une section de route rectiligne détecte trop tard l'arrêt du poids lourd qui le précède, et le percute.

Ces derniers cas présentent les caractéristiques communes de se produire en rase campagne et en section courante rectiligne, de jour, de mettre en scène des membres de petites entreprises familiales du bâtiment, aux longues journées de travail, physiquement fatigués, au volant d'utilitaires usagés et chargés de matériaux encombrants et de nature à aggraver les conséquences d'un éventuel accident, et qui s'assoupissent à l'occasion d'une section de route rectiligne qui sollicite peu leur vigilance et leur attention.

---

## 6. Analyse transversale

L'analyse de l'échantillon par domaines d'activité est une approche possible. Il en est une autre qui consiste à rechercher l'existence de modes d'implication dans les accidents, transversale à l'ensemble de l'échantillon.

On peut observer la distribution d'un même type d'accident sur les différents domaines d'activité, comme le suivant (9 cas) :

- Les accidents se produisent sur petite route départementale souvent étroite, et en courbe.
- Ils se produisent de jour.
- Le temps est à la pluie et le sol est mouillé.
- Les impliqués sont au volant de leur véhicule personnel.
- Ils sont dans le sens "aller".
- Ils sont pressés, au sens où ils ont une contrainte d'emploi du temps à respecter, et la durée de déplacement est la variable sur laquelle ils jouent pour ne pas être (ou ne pas être plus) en retard, ce qui se traduit par une vitesse soutenue.
- Ils se disent fatigués, ayant des soucis, avec des préoccupations qui les distraient de leur activité de conduite.
- Ils entrent dans une courbe sur sol mouillé à une vitesse telle qu'ils ont des problèmes de contrôle de leur trajectoire.
- Pour les uns, le déclenchement de l'accident correspond à une perte d'adhérence de leur véhicule, et à une perte de contrôle. Le véhicule quitte la route, ou percute un véhicule arrivant en face.
- Pour les autres, le déclenchement correspond au surgissement d'un véhicule en sens inverse, parfois un camion inattendu sur ce type de réseau, et dans des conditions qui rendent le croisement périlleux.

La tentative de freinage ou de modification de trajectoire initiale débouche sur une perte de contrôle et une collision ou une sortie de route.

Ce type d'accident met en scène trois "commerciaux" (un technicien après-vente, un agent immobilier, un agent d'assurances), quatre représentants du domaine des services (un agent de propreté, une infirmière libérale, une coiffeuse et un préparateur-livreur en dentisterie), et deux représentants des "administratifs" (un chargé de mission à la mission locale et un administratif du corps des sapeurs pompiers).



---

## 7. Conclusion

L'état des connaissances à l'origine de ce travail est qu'il est très difficile d'établir des statistiques descriptives satisfaisantes en ce qu'elles permettraient des comparaisons fines entre les différents modes d'accidents du travail sur la route (trajet, mission-déplacement et mission-transport), et surtout des évaluations comparées d'exposition au risque entre "accidents du travail sur la route" et accidents "de la vie courante", ou entre différentes professions. L'une des demandes est de compenser cette difficulté en obtenant des informations plus cliniques sur la nature, les circonstances et l'éventuelle spécificité de ces accidents.

L'objet de ce travail est de vérifier l'hypothèse que les accidents de mission sur la route présentent des caractères de similitude selon les domaines d'activité des personnes impliquées dans ces accidents. Les accidents de cinquante-neuf personnes recueillis dans le cadre de l'Étude Détaillée des Accidents (EDA) ont été analysés dans ce but.

Nous avons mis en évidence un mode d'implication dans les accidents spécifique à une partie des membres du domaine d'activité "commerce", un autre spécifique à une partie des membres du domaine d'activité "services", enfin à quelques individus du domaine d'activité "construction". Ce n'a pas été possible pour le domaine d'activité "administration". Par ailleurs nous avons dégagé un mode d'implication transversal à ces différents domaines.

Qu'en conclure ? D'abord que l'hypothèse de départ telle qu'elle est formulée est une hypothèse excessivement "rigide", et qui devient caricaturale si on en vient à tirer la conclusion mécanique : "dis-moi ton domaine d'activité, je te dirai quel sera ton accident ?". La réalité est plus complexe.

La diversité des situations de conduite est d'une extrême richesse, ainsi que celle des mécanismes accidentogènes, et il n'est pas étonnant que des personnes exerçant dans le même domaine d'activité soient confrontés à cette variété des situations accidentogènes, ni que des personnes exerçant dans des domaines d'activité différents soient confrontés aux mêmes situations accidentogènes.

Néanmoins, il est remarquable de constater que sans aller à l'exhaustivité, il a été possible d'isoler des ressemblances dans les modes d'implications dans les accidents : certains sont propres à un domaine d'activité, sans être exclusifs d'autres modes d'implication en ce qui concerne ce domaine, d'autres sont transversaux aux différents domaines.

Du point de vue de la prévention, cela revient à dire que si l'ensemble des domaines d'activité doit être alerté sur certains risques, d'autres risques concernent plus spécifiquement certaines activités.

Les "commerciaux" sont plus particulièrement concernés par le risque que présente le trajet du retour, lorsqu'ils circulent sur l'autoroute, de nuit, à bord de leur véhicule de fonction, et cela en raison de leur faible attention à la conduite, d'abord parce que l'autoroute est un réseau qui stimule peu la vigilance et sollicite peu l'attention, mais aussi parce qu'ils profitent de ce manque de sollicitations pour affecter leurs ressources attentionnelles disponibles à leurs préoccupations professionnelles, et qu'ils continuent leur travail au volant comme s'ils étaient assis dans un bureau.

Les travailleurs des "services" sont particulièrement concernés par le risque sur réseau urbain, de jour, lorsque leur déplacement, même s'il n'est pas formellement défini dans leurs fonctions, et donc souvent au volant de leur véhicule personnel, s'inscrit dans les contraintes d'un emploi du temps, et qu'ils sont habités par des préoccupations qui interfèrent avec

l'attention normalement sollicitée par leur environnement. Ce risque se concrétise sur des sites présentant des difficultés particulières telles qu'un carrefour complexe, avec une visibilité limitée ou des masques handicapant la prise d'information, ou une absence de fléchage directionnel distrayant leur attention du respect des priorités, qui les amène à s'engager en travers de la trajectoire d'un véhicule prioritaire.

Même s'ils ne sont représentés que par deux exemplaires dans notre échantillon, les travailleurs des très petites entreprises familiales de la construction, sont menacés par le risque d'assoupissement sur la route lié à leur état de fatigue physique résultant directement de l'amplitude de leurs horaires de travail, assoupissement survenant en début d'après-midi sur des sections routières rectilignes à faible sollicitation (ce que l'on appelle quitter la route pour une raison inconnue sur une zone ne présentant aucune difficulté particulière). Ces accidents peuvent être particulièrement graves en raison de l'agressivité des matériaux et outillages transportés souvent en vrac dans leurs véhicules utilitaires.

En parallèle à ces risques "ciblés", il existe des risques transversaux quel que soit le domaine d'activité, comme par exemple celui qui consiste à se déplacer de jour sur un réseau secondaire de petites routes départementales étroites et sinueuses, alors que le temps est à la pluie et que le sol est mouillé, et que le contexte professionnel du déplacement incite à maintenir une vitesse élevée malgré la dégradation des conditions d'adhérence et la visibilité limitée par le tracé en courbe. Ce risque concerne toutes les activités soumises à des contraintes d'emploi du temps, et pour lesquelles la durée du déplacement est la variable sur laquelle on essaie de jouer pour respecter cet emploi du temps ou rattraper un éventuel retard. La situation débouche sur une perte de contrôle de trajectoire en cas de perte d'adhérence ou de surgissement d'un véhicule en face qu'il faut éviter.

La conclusion finale de ce travail qui était défini comme "exploratoire" est que l'analyse clinique de ces accidents est propre à mettre en évidence les points de fragilité attachés à ces déplacements effectués dans un cadre professionnel, et que ce contexte professionnel n'est pas indifférent au mode d'implication dans ces accidents. Il y aurait avantage à poursuivre cette investigation avec les organismes du monde du travail, afin de l'étendre et de l'affiner.

---

# Annexes



---

***Annexe 1 – Domaine "Commerce"***



## **Cas 14002**

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	14002
Heure	14h
Jour	Vendredi
Mois	Janvier
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps couvert
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(40) sur intersection, véhicules provenant de routes différentes, sans changement de direction

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, largeur 7 m, 2 voies double sens de circulation.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en X. Aménagée avec îlots en dur et voie spécifique de tourne-à-gauche sur l'axe prioritaire.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Clio
Âge, sexe, état-civil	46 ans et 3 mois – masculin – marié une fille de 15 ans
Niveau d'études/formation	Baccalauréat
Profession/CSP	Chef d'agence (négoce de pneus). DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Lever habituel à 5h30, matinée de travail au bureau (gestion), déjeuner à la maison puis départ pour un RV avec un client.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	RAS
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société – usage quotidien
Départ/destination, objet du déplacement	Départ du domicile, pour un rendez-vous client
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Unique usage régulier
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 10,5 km Distance lieu de départ lieu de destination 20 km Distance domicile lieu d'accident 10,5 km
Présence de passagers	Non

Contrainte horaire	Non
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(01) franchit un carrefour allant tout droit.
Impliqué confronté à	(03) un véhicule non prioritaire venant de sa droite
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	100 km/h
Vitesse reconstituée	80 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Clio connaît bien cette partie de la départementale qu'il emprunte régulièrement. Il circule à 100 km/h à l'approche de l'intersection. Il voit, de loin (environ 300 m) sur sa droite une Fiat Tipo en attente au stop. Il ralentit alors sa vitesse à environ 80 km/h mais ne s'attend pas vraiment à ce que ce véhicule lui refuse la priorité.
Situation d'accident	Le conducteur est surpris par le démarrage de la Tipo, il se trouve alors à 45-50 mètres du véhicule.
Situation d'urgence	Le conducteur freine et donne un coup de volant à gauche.
Situation de choc	La Clio percute la Tipo en choc frontal
Gravité	Le conducteur est indemne Autre impliqué : le conducteur est gravement blessé, son fils, passager, est indemne

#### 5 – Commentaires

Surpris par le démarrage inattendu du conducteur de la Tipo.

**Cas 14009**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	14009
Heure	18h10
Jour	Mardi
Mois	Janvier
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De nuit – sans éclairage public
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(32) Ralentissement, circulation en file, choc arrière

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Autoroute, largeur 14 m, 4 voies, sens unique
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	BX
Âge, sexe, état-civil	50 ans – masculin – divorcé, 3 enfants – concubinage, 1 enfant
Niveau d'études/formation	CAP Charcuterie
Profession/CSP	Responsable commercial pour une société d'abattage. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	A dormi à l'hôtel, s'est levé à 6h, a rencontré plusieurs clients (près de 300 km de déplacements déjà effectués dans sa journée), rentrait chez lui après une "journée calme"
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Bonne humeur, il lui arrive d'être tracassé par des problèmes professionnels mais pas ce jour-là.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société usage quotidien (100 000 km/an)
Départ/destination, objet du déplacement	Retour domicile après visite clientèle
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Unique et le plus "direct". Fait partie du "circuit".
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 135 km Distance lieu de départ lieu de destination 208 km Distance domicile lieu d'accident 73 km
Présence de passagers	Non, fond musical

Contrainte horaire	Non
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(06) un véhicule circulant derrière même sens
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	110 km/h
Vitesse reconstituée	

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur roule sur la file de gauche, à 140 km/h sur l'autoroute, il fait nuit.
Situation d'accident	Le conducteur perçoit des feux de véhicules arrêtés sur les 4 voies de l'autoroute, le véhicule qui le précède allume ses "warnings" et s'arrête. Le conducteur freine et s'arrête à son tour à 3 m de ce véhicule. Regardant dans son rétroviseur, il voit les feux du véhicule suivant se rapprocher rapidement.
Situation d'urgence	Le conducteur qui vient à peine de s'arrêter (ou est en train de s'arrêter ?) ne peut rien faire.
Situation de choc	Le véhicule suiveur percute la BX en choc arrière, et le propulse sur l'arrière du véhicule devant.
Gravité	Le conducteur est légèrement blessé Autre impliqué : conducteur du véhicule suiveur blessé grave.

#### 5 – Commentaires

C'est un habitué des autoroutes de par sa profession, il perçoit le ralentissement brutal devant lui et n'a pas eu de problème pour s'arrêter derrière le véhicule qui le précède.

**Cas 14026***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	14026
Heure	16h
Jour	Mercredi
Mois	Mai
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération, rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour, temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(47) sur intersection, impliqués même route même sens, dont un en tourne-à-gauche

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RN, largeur 7 m, 2 voies double sens de circulation.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Petite intersection en T avec voie rurale.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Intersection non pré-signalée, sans aménagements, peu perceptible (masquée par des platanes).

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Mercedes
Âge, sexe, état-civil	51 ans et 11 mois, masculin, état-civil inconnu.
Niveau d'études/formation	Pas d'études
Profession/CSP	Installateur vérificateur d'extincteurs. Auparavant a été VRP. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Entretien non orienté dans cette direction, mais dernière visite de la journée.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Non abordé dans l'entretien.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel. En très mauvais état général.
Départ/destination, objet du déplacement	Se déplace pour une visite commerciale, la dernière de la journée. Les visites chez ce client sont fréquentes.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Site utilisé assez régulièrement (visites fréquentes chez ce client).
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ-lieu d'accident inconnue. Distance lieu de départ-lieu de destination inconnue. Distance domicile-lieu de l'accident 150 km.
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non

Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(03) franchit un carrefour pour tourne-à-gauche
Impliqué confronté à	(06) un véhicule venant de derrière, même sens.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	20-25 km/h
Vitesse reconstituée	35 km/h.

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Mercedes se rend chez son dernier client de la journée, qu'il connaît pour s'y rendre assez souvent. Le trafic sur la RN est moyen. Il est suivi par un PL. Il ralentit à l'approche de la petite intersection où il doit tourner à gauche. Il met son clignotant, regarde dans son rétroviseur, voit un véhicule qui dépasse le PL : il se resserre à droite et laisse passer ce véhicule. Autre impliquée : la conductrice d'une R21 suit un autre véhicule et un PL à environ 80 km/h. Le véhicule devant elle procède au dépassement du PL.
Situation d'accident	Le conducteur de la Mercedes ayant laissé le véhicule le dépasser, ayant ralenti mais ayant la pression du PL derrière lui, et parvenu à la hauteur de l'intersection, engage son tourne-à-gauche précipitamment. Autre impliqué : personne ne venant d'en face, la conductrice de la R21 se lance à son tour dans le dépassement de ce camion qui ralentit devant elle, sans voir la Mercedes devant le camion.
Situation d'urgence	Le conducteur de la Mercedes a juste le temps d'entendre le bruit du freinage de la R21 qu'il n'a jamais vue, avant le choc, et n'effectue donc aucune manœuvre de sauvegarde. Autre impliqué : elle voit soudainement l'avant de la Mercedes qui va de droite à gauche, elle freine et donne un coup de volant vers la gauche.
Situation de choc	La R21 percute la Mercedes au niveau de la portière avant gauche.
Gravité	Les deux conducteurs sont blessés légers, le passager de la R21 également.

#### 5 – Commentaires

Il y a un doute quand à la profession exercée, l'entretien donne très peu d'informations sur sa pratique. Cependant, différents éléments invitent à classer l'impliqué comme technicien service après-vente.

**Cas 14040**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	14040
Heure	20h30
Jour	Vendredi
Mois	Septembre
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération
Luminosité et condition atmosphérique	Tombée de la nuit – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(36) entrée/sortie sortie de chaussée de/vers un chemin privé

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, largeur 7 m, 2 voies double sens de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Entrée de chemin située dans une zone en travaux, naissance du chemin modifiée quotidiennement et difficile à percevoir dans l'environnement.

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Toyota Carina
Âge, sexe, état-civil	49 ans et 3 mois – masculin – divorcé 2 enfants vit seul
Niveau d'études/formation	CAP
Profession/CSP	Artisan ferronnier, anciennement chauffeur routier dans une entreprise de déménagements. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 7h, a travaillé dans son atelier une partie de la journée, puis est allé chez un client sceller un portail en fer. Est retourné le soir chez le client vérifier les scellements.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	RAS
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Forte présomption (le conducteur sent fortement l'alcool). Dépistage non instrumenté.
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel utilisation quotidienne depuis quelques mois (utilisait son camion avant son changement d'activité professionnelle)
Départ/destination, objet du déplacement	Départ de chez le client, retour domicile.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Le plus direct, le plus court, le plus rapide

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 3,7 km Distance lieu de départ lieu de destination 4 km Distance domicile lieu d'accident 300 m
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non
Port de la ceinture	Inconnu
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(17) tourne à gauche hors carrefour en section courante
Impliqué confronté à	(06) un véhicule circulant derrière ou venant de derrière même sens.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Vitesse faible
Vitesse reconstituée	15 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Toyota rentre de chez un client. Il regagne son domicile, à la tombée de la nuit. Il ralentit à l'approche du chemin d'accès à son domicile au niveau duquel il doit effectuer une sortie de chaussée à gauche. Des travaux en cours modifient les repères et rendent la perception de cet accès difficile dans l'obscurité.
Situation d'accident	Le conducteur roule lentement, il détecte son accès quand il est à sa hauteur, met le clignotant à gauche et engage simultanément sa manoeuvre de tourne-à-gauche. Ce faisant, il coupe la route à un véhicule qui le rattrapait et avait entamé le dépassement de la Toyota circulant à vitesse lente et sans clignotant.
Situation d'urgence	N'ayant pas repéré le véhicule en dépassement, le conducteur de la Toyota ne pratique aucune tentative d'évitement.
Situation de choc	Le véhicule en dépassement percute l'arrière gauche de la Toyota.
Gravité	Le conducteur de la Toyota est indemne Autre impliqué : blessé léger.

#### 5 – Commentaires

Le conducteur regagne tardivement son domicile, à l'issue d'une visite de contrôle de chantier chez un client. Cette heure tardive peut être rattachée à l'absence d'horaires de son statut d'artisan, mais sans doute également à son statut familial de solitaire. La présence d'alcool peut avoir nui à l'efficacité de sa manoeuvre en occultant la phase de vérification de présence d'autres usagers derrière lui dans ses rétroviseurs, ainsi qu'en omettant de signaler à l'avance son intention de tourner à gauche.

Cette activité peut être considérée comme une activité de reconversion, offrant une grande latitude de fonctionnement en termes d'organisation de temps de travail, des rapports clients/fournisseurs. On devrait retrouver les traits communs aux professions liées à l'artisanat.

**Cas 14046**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	14046
Heure	8h55
Jour	Jeudi
Mois	Octobre
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – environnement de type suburbain
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps ensoleillé
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(13) perte de contrôle en intersection

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RN, largeur 10,5 m, 3 voies, double sens de circulation, voie centrale affectée au sens inverse
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Bretelle provisoire d'accès à l'autoroute
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Bretelle provisoire d'accès à l'autoroute (zone en travaux) insuffisamment pré-signalée et masquée en approche. Limitation de vitesse à 70 km/h.

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Renault 19
Âge, sexe, état-civil	24 ans et 6 mois – masculin - célibataire
Niveau d'études/formation	Bac +4, BTS Action commerciale plus 2 <sup>ème</sup> cycle de marketing gestion dans une école de commerce
Profession/CSP	Chef de rayon dans une grande surface de la région. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé vers 5h30, s'est rendu au magasin vers 6h30, à pris quelques papiers, puis à quitté le magasin avec 3 collègues vers 8h10
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Préoccupations "ordinaires" sans rien d'inhabituel.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société loué à l'année et mis à disposition du personnel, usage régulier
Départ/destination, objet du déplacement	Départ du magasin, se rend à une réunion de travail avec une centrale d'achats
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Avait la possibilité de prendre l'autoroute plus en amont. Le prend à cet endroit pour éviter une traversée d'agglomération, ne le prend pas plus tôt pour réduire les coûts du déplacement.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 34,7 km Distance lieu de départ lieu de destination 84,7 km Distance domicile lieu d'accident 37 km
Présence de passagers	3 passagers

Contrainte horaire	Non. Avait rendez-vous à 9h30 mais était dans les temps
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(06) Quitte sa voie en direction d'une bretelle d'accès à l'autoroute.
Impliqué confronté à	(08) un problème de contrôle de son véhicule
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	90-100 km/h
Vitesse reconstituée	Pas de reconstitution

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur se rend avec 3 collègues à une réunion de travail, ils sont partis depuis 45 minutes, ils discutent dans la voiture de leur travail, le conducteur connaît le trajet qu'il effectue tous les 2 mois, le conducteur passe devant la bretelle d'embranchement de l'autoroute fermée pour cause de travaux, il maintient son allure à 100 km/h, la discussion se poursuit dans l'habitacle. L'attention du conducteur est en partie mobilisée sur la discussion de travail en cours.
Situation d'accident	Une bretelle provisoire à été ouverte quelques mètres plus loin que la bretelle habituelle fermée. Un passager signale au conducteur par un cri la proximité de cet embranchement, le conducteur surpris par cet avertissement freine et tente de s'engager sur cette bretelle. La vitesse du véhicule est trop importante et le freinage est trop brutal, la R19 "tire droit".
Situation d'urgence	Aucune manœuvre de redressement de la trajectoire (roues bloquées par le freinage)
Situation de choc	Le véhicule percute de plein fouet un musoir de sécurité
Gravité	Le passager avant droit est légèrement blessé

#### 5 – Commentaires

La conversation de travail dans l'habitacle à laquelle participe le conducteur monopolise son attention, il ne voit pas un panneau de limitation de vitesse à 70 km/h, il est convaincu "d'être sur l'autoroute". Lorsqu'un passager lui signale l'accès à la bretelle provisoire, ses manœuvres de changement de direction et de freinage sont brutales, sa vitesse élevée, il perd le contrôle de son véhicule.

Indépendamment des défauts d'aménagement de cette bretelle provisoire (mal signalée, peu perceptible en approche), l'implication d'une conversation professionnelle et de l'inattention induite sur l'activité de guidage directionnel du conducteur est importante.

Chef de rayon hypermarché. Horaire spécifique lié aux ouvertures des hypermarchés, nécessité d'approvisionnement et d'installation de la marchandise, mise en place de stratégies de vente en têtes de gondoles. C'est une activité intense, contraignante par les horaires et la saisonnalité des produits, génératrice de stress par l'omniprésence de la notion de résultat.

Dans ce cas par exemple, commencer à travailler à 6h30 le matin et n'avoir pas d'heure pour finir le soir est une pratique régulière. C'est apparemment un métier qui demande un gros investissement en temps et en énergie, investissement se poursuivant lors des trajets missions pour se rendre à des réunions avec d'autres chefs de rayons du groupe d'hypermarché.

**Cas 15001**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	15001
Heure	20h
Jour	Mercredi
Mois	Janvier
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération, zone périurbaine (station service, concession automobile)
Luminosité et condition atmosphérique	De nuit sans éclairage public – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(36) entrée/sortie de chaussée de/vers stationnement hors chaussée

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RN, largeur 7 m, 2 voies double sens de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Une station service est installée sur la droite de la RN occasionnant des entrées, sorties de chaussée.

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Clio
Âge, sexe, état-civil	45 ans – masculin – divorcé 2 enfants – remarié
Niveau d'études/formation	DUT Gestion d'entreprise
Profession/CSP	VRP en matériel HI FI électroménager. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Avait passé la matinée à visiter 2 clients, puis s'était rendu au siège de sa Société pour y passer l'après-midi à préparer un travail important.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	On ne peut pas parler de préoccupations mais <i>"comme tout VRP qui se respecte"</i> il a l'esprit occupé par une foule de choses et avoue conduire machinalement <i>"ce sont le corps et les réflexes qui conduisent, l'esprit est ailleurs"</i> .
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société – usage quotidien (60 000 km/an)
Départ/destination, objet du déplacement	Est parti du siège de la société pour visiter un client. Est sur le trajet retour domicile.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Le plus direct

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 124 km Distance lieu de départ lieu de destination 134 km Distance domicile lieu d'accident 10 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(03) un véhicule non prioritaire venant de sa droite (PL s'insérant sur la chaussée)
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	100-110 km/h
Vitesse reconstituée	Validée par la reconstitution.

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Clio roule en sortie d'agglomération sur la RN à 100-110 km/h, en feux de croisement, le trafic est faible. Il connaît très bien l'itinéraire et conduit de manière totalement automatisée, son attention est en grande partie focalisée sur ses pensées professionnelles.
Situation d'accident	Le conducteur perçoit soudainement un camion en mouvement de droite à gauche qui lui barre la route. La perception tardive est liée au peu d'attention portée à la tâche de conduite (le conducteur sait qu'il est en section courante et qu'il n'y a pas de carrefour sur cette section, de plus la station service est fermée = éteinte) ainsi qu'à la faible portée des feux de croisement. Autre impliqué : c'est un PL qui cherche du gazole et comme la station est fermée il fait demi-tour pour revenir vers la ville.
Situation d'urgence	Freine et bloque ses roues sur 29 m.
Situation de choc	La Clio percute l'essieu de la remorque
Gravité	Le conducteur est légèrement blessé Autre impliqué : indemne

#### 5 – Commentaires

On note une détection tardive du PL s'introduisant en travers de sa voie qu'on peut relier au fait qu'il fait nuit, que le conducteur circule en feux de croisement, mais aussi à une activité de conduite qui est réalisée de manière totalement automatisée, en relation avec l'activité professionnelle exercée, induisant depuis longtemps une sur-expérience de la route, de la conduite automobile etc. :

*"Je devais certainement penser à ce que j'avais fait dans la journée, comme d'habitude, j'ai pas d'autoradio dans la voiture donc ça me permet de penser à des tas de choses... Oui ben c'est toujours comme ça. En principe quand je suis dans la voiture, en début de matinée j'essaie de penser aux visites que je vais faire, ça fait un peu partie du boulot hein... A la limite ce sont le corps et les réflexes qui conduisent et l'esprit est ailleurs. Ca je sais que ça m'arrive très fréquemment. Depuis que je fais la route, ça fait presque 25 ans, et ça devient plus un réflexe de conduire que... Bon parfois on a tellement l'esprit ailleurs que... Ca m'est arrivé par exemple d'aller à un endroit précis, connu habituel et puis de rater l'embranchement et puis me dire mais où je suis ?"*

Cas intéressant comme exemple de la poursuite mentale des activités professionnelles reléguant l'activité de conduite à la mise en œuvre de purs automatismes, et de sa répercussion sur l'attention et la détection d'événements inattendus.

**Cas 15013***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	15013
Heure	12h20
Jour	Mardi
Mois	Avril
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(40) en intersection, un usager en traversée.

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RN, largeur 10,5 m, 3 voies, double sens de circulation, voie centrale non affectée
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en croix, aménagée avec voies spécifiques de tourne-à-gauche, îlots en dur et zone de stockage central.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Absence de limitation de vitesse spécifique au niveau de l'intersection

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Xantia
Âge, sexe, état-civil	37 ans – masculin – marié 4 enfants
Niveau d'étude/formation	Ecole de commerce
Profession/CSP	Attaché commercial (en activité depuis 11 ans dans la même société de pneumatiques). DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé vers 6h30, a préparé des dossiers clients à son domicile avant de partir. Il a commencé sa journée de travail par un rendez-vous vers 8h30. Il visite 2 clients, puis décide de se rendre dans une autre commune où il a un RV à 14h et de ne pas déjeuner (il n'a pas faim).
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Une certaine bonne humeur compte tenu des bons résultats commerciaux de la matinée en termes de chiffre d'affaires et surtout il a récupéré un client à la concurrence.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de Société (entre 70 et 80 000 km/an) Tous réseaux, secteur d'activités couvrant 14 départements
Départ/destination, objet du déplacement	Départ de chez le dernier client en ville, destination une autre commune, pour visite commerciale
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire le plus rapide Pratique : 5 à 6 fois par an

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 4,5 km Distance lieu de départ lieu de destination 21 km Distance domicile lieu d'accident 60 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non rendez-vous à 14h il est en avance
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(01) franchit un carrefour en allant tout droit
Impliqué confronté à	(04) un véhicule non prioritaire venant de sa gauche.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	100 km/h
Vitesse reconstituée	95 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Xantia se rend à un rendez-vous professionnel, il n'a pas déjeuné, il n'a pas faim, le trafic est fluide. Il arrive au carrefour, sur sa gauche deux véhicules sont en attente à l'intersection sur la zone de stockage central. Le conducteur aborde le carrefour en qualité de prioritaire (sentiment prioritaire fort) et ne semble pas faire très attention à la présence de ce carrefour ni au trafic qui y est présent. Il ne réduit pas sa vitesse d'approche (100 km/h) en abordant l'intersection.
Situation d'accident	Le conducteur aborde le carrefour sans prêter attention au trafic présent sur la zone de stockage central. Il n'imagine pas que les véhicules situés à gauche puissent représenter un danger. Le conducteur du C15 s'engage en traversée de la RN.
Situation d'urgence	Le conducteur de la Xantia freine en donnant un coup de volant à droite (24 m de traces inclinées).
Situation de choc	La Xantia percute la C15 entre les 2 portières droites.
Gravité	Les deux conducteurs sont légèrement blessés

#### 5 – Commentaires

La profession de cet impliqué en fait un conducteur expérimenté. La situation à laquelle il est confronté est selon ses mots "inimaginable". Paradoxalement, c'est cette expérience et son sentiment de priorité qui lui font participer à la production de cet accident.

**Cas 16006**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	16006
Heure	14h15
Jour	Mardi
Mois	Février
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération, habitat collectif, école et terrain de sport à proximité
Luminosité et condition atmosphérique	De jour, pluie légère
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(46) sur intersection sans changement de direction, même route, même sens

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Voie principale urbaine, largeur 9,2 m, 2 voies, double sens de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en T sur la droite, réglementée par un feu tricolore visible à 220 m.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Chaussée mouillée réduisant le freinage

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Toyota Starlet
Âge, sexe, état-civil	48 ans et 10 mois – masculin – séparé
Niveau d'études/formation	Licence de droit et diplôme d'études notariées
Profession/CSP	Agent immobilier (immobilier haut de gamme ?). DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Rendez-vous professionnels le matin, pause déjeuner et reprise des activités vers 14h. Il sort du Centre des Impôts.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se déclare attentif à son activité de conduite
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule prêté par son garagiste depuis une semaine (le sien est en révision).
Départ/destination, objet du déplacement	Il part en direction d'une commune voisine où il a un rendez-vous professionnel avec un notaire à 15h.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Plus simple et plus logique Plusieurs fois par semaine
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 800 m Distance lieu de départ lieu de destination 15 km Distance domicile lieu d'accident 22 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non (il a tout le temps de se rendre à son rendez-vous).

Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(01) franchit un carrefour en allant tout droit.
Impliqué confronté à	(05) un véhicule devant même sens à l'arrêt au feu rouge.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Plus de 50 km/h
Vitesse reconstituée	30-40 km/h au moment du choc après freinage.

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Toyota connaît bien la ville et ses habitants. Il exerce en plus de son activité professionnelle une activité politique et d'après l'autre impliqué qui le connaît c'est une personne qui a pas mal de problèmes dans sa vie. Il se rend à un rendez-vous professionnel. Il roule à plus de 50 km/h, à l'approche de l'intersection gérée par feux de circulation. Il rattrape une Renault Express circulant devant lui.
Situation d'accident	Bien que le conducteur maintienne qu'il était attentif à sa tâche de conduite, il est de fait qu'il voit trop tard que le feu passe au rouge et que le véhicule qu'il rattrape ralentit et s'arrête au feu rouge. On ne connaît pas les raisons de cette inattention (niée par le conducteur).
Situation d'urgence	Il freine tardivement, son véhicule glisse sur la chaussée mouillée.
Situation de choc	La Toyota percute la Renault Express en choc arrière et la propulse 10 mètres plus loin.
Gravité	Le conducteur ceinturé est indemne. Autre impliqué : blessé léger

#### 5 – Commentaires

Le discours qu'il tient sur le déroulement de l'accident n'est pas crédible. Il refuse manifestement l'idée d'avoir fait une "erreur de conduite" par inattention. L'autre impliqué le dépeint comme une personne qui a de gros problèmes ("il traîne des casseroles, il ment comme un arracheur de dents..."). Il exerce le métier d'agent immobilier et il allait à un rendez-vous chez un notaire, il a des activités politiques dans la ville et était allé le matin à la Mairie, il vient de quitter le Centre des Impôts de la ville. On peut donc faire l'hypothèse que ce jour-là, son attention était détournée de la conduite par ses soucis, personnels ou professionnels.

**Cas 16015**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	16015
Heure	20h15
Jour	Samedi
Mois	30 mars
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne Autoroute
Luminosité et condition atmosphérique	De nuit - temps clair - vent fort
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible par vagues successives
Manoeuvre origine de l'accident	(32) ralentissement circulation en file - choc arrière

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Autoroute, largeur 10,5 m, 3 voies, sens unique de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Clio
Âge, sexe, état-civil	24 ans et 6 mois – masculin – célibataire
Niveau d'études/formation	BTS Action commerciale
Profession/CSP	Agent commercial. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité depuis 2 ou 3 mois dans l'entreprise
Emploi du temps (activités antérieures)	Semaine très fatigante, matinée prise de rendez-vous pour la semaine suivante, est allé l'après-midi démarcher des clients sans rendez-vous.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	"Comme tout agent commercial était mentalement en train de faire le point sur sa journée". A noter que le conducteur est séparé de sa compagne depuis 1 mois et est retourné vivre chez sa mère.
Médicaments, drogues	RAS Dit qu'il lui arrive de fumer du haschich, mais déclare n'avoir rien fumé le jour de l'accident (doute de l'enquêtrice à ce sujet vu l'état de ses yeux).
Alcoolisation	A pris l'apéritif (0.53 g/l)
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société en possession du conducteur depuis 2 mois, usage quotidien.
Départ/destination, objet du déplacement	Retour de visites de prospection, vers son domicile.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Plus court et plus rapide. Une fois par semaine minimum

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 50 km Distance lieu de départ lieu de destination 101 km Distance domicile lieu d'accident 61 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Subjective (envie de rentrer)
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(05) un véhicule circulant devant même sens
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Entre 120 et 140 km/h
Vitesse reconstituée	Vitesse entrée de choc 90 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur circule sur la voie centrale de l'autoroute entre 120 et 140 km/h déclarés. Il fait nuit. Il vient de passer une semaine fatigante, il n'a pas beaucoup mangé le midi, il a passé une après-midi de démarchage clients, il est alcoolisé et peut-être a-t-il fumé du haschich. Il fait mentalement le point sur son activité professionnelle. Il n'est donc pas attentif à son activité de conduite. Le conducteur rattrape ou suit de trop près un véhicule circulant devant sur la même voie.
Situation d'accident	Un véhicule devant lui freine fortement.
Situation d'urgence	Devant l'intensité du freinage du véhicule circulant devant sur sa voie, pour éviter une collision, le conducteur donne un coup de volant à gauche. Il déclare qu'il a peut-être mis trop de temps à réagir (état de faible vigilance/attention).
Situation de choc	La Clio percute la glissière gauche, est projetée sur la voie de droite, et en deuxième choc sera percutée à l'arrière par la R5 circulant sur cette voie.
Gravité	Indemne Autre impliqué : blessé léger.

#### 5 – Commentaires

Le conducteur vient de terminer une semaine de travail longue et fatigante, il roule de nuit sur l'autoroute, quand se produit un ralentissement. Sa fatigue, l'inattention (il faisait le point mentalement sur ses activités du jour), l'alcool (peut-être associé à du haschich) ont agi défavorablement sur son état de vigilance et d'attention.

A noter que le conducteur évoque une pratique qu'il qualifie de courante : "comme tout agent commercial était mentalement en train de faire le point sur sa journée". Confirmation de la poursuite mentale d'activités professionnelles durant les trajets de mission. Quand ce genre d'activité se combine avec la fatigue, le stress lié à la profession, de l'alcool (apéritif pris avec des clients ?) et d'éventuels autres soucis personnels (séparation), l'état du conducteur n'est pas tellement compatible avec l'attention nécessaire à l'activité de conduite en cours. Il évoque l'autoroute comme étant un itinéraire plus rapide et plus court.

**Cas 16016**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	16016
Heure	20h16
Jour	Samedi
Mois	Mars
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne, autoroute
Luminosité et condition atmosphérique	De nuit - temps clair – vent fort
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible par vagues successives
Manoeuvre origine de l'accident	(15) apparition imprévue d'obstacle sur chaussée

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Autoroute, largeur 10,5 m, 3 voies, sens unique de circulation.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Clio
Âge, sexe, état-civil	29 ans et 2 mois – masculin – marié un garçon de 4 ans
Niveau d'études/formation	Niveau Bac Gestion comptabilité
Profession/CSP	Agent commercial pour une société de matériel médical. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Levé à 7h30, journée dans un congrès de kinésithérapeutes avec un collègue. Il y allait pour trouver de nouveaux clients potentiels.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait bien, traverse une période calme dans son travail depuis un mois, a le sentiment d'avoir perdu sa journée, n'a pas fait autant d'affaires qu'il le souhaitait, en parle avec son collègue dans le véhicule.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société – usage quotidien (environ 60 à 70 000 km/an)
Départ/destination, objet du déplacement	Retour d'un congrès
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Evident (autoroute entre deux villes distantes)
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 261 km Distance lieu de départ lieu de destination 315 km Distance domicile lieu d'accident 54 km

Présence de passagers	Oui un collègue passager avant
Contrainte horaire	Subjective "avait hâte de retrouver son foyer".
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(09) un obstacle sur la chaussée (voiture accidentée arrêtée sur la voie centrale).
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	130 km/h
Vitesse reconstituée	110 km/h (lors de la perception de la R5)

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur et son passager rentrent après une journée peu fructueuse sur le plan affaires lors d'un congrès de kinésithérapeutes. Il fait nuit, le conducteur circule à 130 km/h sur l'autoroute sur la voie centrale, il discute de ce congrès avec son collègue passager.
Situation d'accident	Le conducteur perçoit 2 personnes sur la bande d'arrêt d'urgence de droite qui font des signes. Surpris, le conducteur lève le pied, les dépasse et adresse un commentaire à son passager : "ils sont fous ceux-là, ils font du stop !". En fait ces 2 personnes essaient de prévenir les conducteurs de l'accident qui s'est produit un peu plus loin. Lorsque le conducteur reporte son attention sur la route, son collègue crie "y'a une voiture attention !", la R5 arrêtée sur la voie n'est plus qu'à 25 mètres.
Situation d'urgence	Le conducteur percevant alors le danger, donne brutalement un coup de volant à droite pour éviter le véhicule, il freine ensuite sur 29 mètres.
Situation de choc	La Clio percute de son avant droit le rail de sécurité de droite.
Gravité	Ceinturés le conducteur et son passager sont indemnes

#### 5 – Commentaires

Le conducteur de la Clio est confronté à un obstacle sur sa voie qu'il détecte trop tardivement. Il a passé sa journée du samedi à un congrès pour y faire des affaires. Cette journée a été peu fructueuse, il n'a pas traité autant d'affaires qu'il pouvait l'espérer. Comme depuis un mois les affaires sont plutôt calmes, il est contrarié et il en débat lors du retour avec son collègue. Son attention est donc déjà mobilisée sur cette discussion professionnelle et apparemment très peu sur sa tâche de conduite. Ceci pourrait expliquer l'interprétation erronée qu'il fait de la présence des personnes sur la BAU sans envisager qu'un accident ait pu se produire.

Ce cas s'ajoute à ceux mettant en scène des collègues ayant des conversations professionnelles lors de retours de mission. Ce métier étant soumis à des contraintes de rentabilité, affaires à conclure, etc. soumet les commerciaux à des préoccupations professionnelles importantes, surtout en période "calme" où le professionnel fait peu d'affaires.

C'est également un métier qui entraîne les commerciaux à effectuer un kilométrage annuel important, la pratique quotidienne intensive de la conduite automobile peut entraîner un style de conduite totalement automatisé, surtout sur un itinéraire autoroutier sollicitant peu l'attention, laissant ainsi toute possibilité au conducteur de continuer à se préoccuper de ses activités professionnelles lors d'un trajet au détriment de l'attention qu'il devrait porter à sa tâche de conduite. Cette automatisation excessive de la tâche de conduite a des répercussions tant sur les possibilités de détection en temps utile d'événements inattendus (surtout de nuit où la visibilité est réduite à la portée des feux de croisement) que sur les possibilités d'interprétation adéquate d'une situation.

Il est à noter que si dans ce cas, qui remonte à plusieurs années, le conducteur qui parcourt entre 60 et 70 000 km par an, parle de l'autoroute comme plus rapide et plus courte, cette notion semble avoir évolué, l'autoroute étant dans les dossiers plus récents décrite comme plus sûre.

**Cas 16049**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	16049
Heure	19h50
Jour	Vendredi
Mois	Octobre
Type de lieu et type d'environnement	Autoroute – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De nuit temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic dense
Manoeuvre origine de l'accident	(32) circulation en file, ralentissement

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Autoroute, largeur 11,1 m, 3 voies, sens unique de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	4x4 Toyota
Âge, sexe, état-civil	44 ans et 9 mois – féminin - mariée – un fils de 26 ans
Niveau d'études/formation	CAP Employée de bureau. DA : commerce (EJ).
Profession/CSP	Animatrice de vente en grandes surfaces depuis 20 ans
Statut actuel	En activité périodique (travaille à la mission)
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levée vers 6 heures, à travaillé 4 heures le matin en grande surface, puis a repris à 15 heures pour finir à 19 heures.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait bien mais dit lors de l'entretien "c'est vrai que j'avais l'esprit... j'ai..."
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	RAS
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel
Départ/destination, objet du déplacement	Retour domicile après journée d'animation en supermarché
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Le plus direct
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 23 km Distance lieu de départ lieu de destination 76 km Distance domicile lieu d'accident 53 km
Présence de passagers	Non

Contrainte horaire	Non "je mets le temps qu'il faut mettre"
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(05) véhicule circulant devant même sens (rattrapage d'un PL plus lent)
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	80-90 km/h
Vitesse reconstituée	90 km/h (mais gros freinage sans trace déclaré par un témoin, vitesse probablement supérieure à 90 km/h).

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	La conductrice a passé toute sa journée en grande surface à faire de l'animation de vente, de l'ouverture à la fermeture à 19 heures, et s'apprête à regagner son domicile par l'autoroute. Elle roule de nuit sur la file de droite à 90 km/h déclarés (probablement plus). Elle rattrape un PL lourdement chargé qui circule lentement (rampe de 3 %).
Situation d'accident	La conductrice, probablement peu vigilante après une longue journée de travail, prend tardivement (à 18 m selon estimation) conscience du rattrapage du PL (proximité des feux du PL devant elle).
Situation d'urgence	Pour ne pas percuter le PL, elle freine violemment (témoignage témoin) puis donne un coup de volant à gauche le 4x4 part en ripage sur la voie de gauche, la conductrice contrebraque, et perd le contrôle de son véhicule.
Situation de choc	Le 4x4 touche la cabine du PL
Gravité	La conductrice ceinturée est indemne. Autre impliqué : indemne

#### 5 – Commentaires

La conductrice circule sur l'autoroute au retour d'une mission de vente (toute la journée), elle n'effectue ces missions que périodiquement, ce n'est pas un métier qu'elle exerce en continu tous les jours. L'animation de vente en supermarché est une activité fatigante (beaucoup de bruit, station debout toute la journée, interpellation des clients potentiels, etc.). Vu la détection tardive du PL qu'elle rattrape on peut supposer que cette conductrice, circulant de nuit, fatiguée, dans un environnement monotone autoroutier puisse avoir été en état d'hypovigilance ne lui ayant pas permis de percevoir qu'elle se rapprochait dangereusement du PL devant.

La pénibilité de l'animation de vente en magasin est liée au bruit, à la station debout toute la journée, aux clients à aborder et à convaincre d'un achat (clientèle plus ou moins compréhensive). Ce contexte professionnel est fatigant physiquement et pouvant être éprouvant moralement en cas de difficulté à vendre le produit (rapport financier pour l'animateur de vente dépendant du nombre de ventes effectuées). L'état de fatigue générale résultant de la pratique du métier est un facteur de risque pour la conduite automobile intervenant dans le cadre des trajets liés aux missions effectuées.

**Cas 17004B***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	17004B
Heure	6h45
Jour	Lundi
Mois	Février
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération
Luminosité et condition atmosphérique	De nuit sans éclairage, temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(32) circulation en file choc arrière

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Autoroute, largeur 10,8 m, 3 voies, sens unique de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Renault Espace
Âge, sexe, état-civil	40 ans et 9 mois – masculin – marié 3 enfants
Niveau d'études/formation professionnelle/CSP	Ingénieur DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé difficilement à 5h30 (a du mal à se lever très tôt le matin) a quitté son domicile vers 6 heures pour prendre la direction de l'autoroute.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Une fois réveillé et parti, dit ne pas se sentir fatigué, évoque la routine.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société utilisation quotidienne
Départ/destination, objet du déplacement	Déplacement longue distance. Réunion professionnelle.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Le plus logique (autoroute Sud de la France vers région parisienne)
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 40 km Distance lieu de départ lieu de destination 740 km Distance domicile lieu d'accident 40 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non pas pressé "la routine"

Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(05) un véhicule circulant devant même sens
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	130 km/h
Vitesse reconstituée	115 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur s'est levé péniblement à 5h30, pour quitter son domicile en direction de la banlieue parisienne, 740 km de trajet qu'il a l'habitude d'effectuer une fois tous les 2 mois, "la routine", il roule à 130 km/h sur la file de droite, en code, le trafic est faible à cette heure matinale. Compte tenu de l'heure matinale à laquelle il s'est levé (difficilement), de son activité professionnelle qui l'amène à être très souvent en déplacement, de la monotonie de l'autoroute dans un contexte nocturne, trafic faible, et sur-expérience du trajet, il est probable que ce conducteur soit peu vigilant. Un véhicule circule plus loin devant.
Situation d'accident	Le conducteur peu vigilant réalise tardivement qu'il rattrape dangereusement le fourgon devant lui, il est à environ 15 mètres de celui-ci, le conducteur est surpris par sa faible vitesse.
Situation d'urgence	Il tente une manoeuvre d'évitement en donnant un coup de volant à gauche.
Situation de choc	L'Espace percute violemment l'arrière gauche du fourgon qui est propulsé contre la glissière de sécurité droite et part en tête à queue.
Gravité	Ceinturé le conducteur est indemne.

#### 5 – Commentaires

Le conducteur du Renault espace s'est "levé difficilement" à 5h30, une demi-heure avant de prendre son véhicule et de s'engager sur l'autoroute pour effectuer un parcours de 740 km qu'il connaît bien pour le faire tous les deux mois A cette heure matinale, la circulation est faible, il roule depuis 45 mn, une certaine "routine" s'est installée, il devrait être en début d'après-midi en région parisienne. On retiendra donc les facteurs de routine, de lever matinal difficile, la monotonie du trajet autoroutier de nuit, le faible trafic, la sur-expérience de l'itinéraire, ayant entraîné un faible niveau de vigilance/d'attention ne lui ayant pas permis de percevoir plus tôt qu'il se rapprochait dangereusement du fourgon circulant plus lentement sur la même voie.

Métier parent des commerciaux compte tenu de l'incidence prépondérante des phases prospection clients et suivi clients dans l'activité, ce qui implique un bon relationnel, de l'écoute, de la disponibilité. Si le conducteur est effectivement salarié du groupe FACOM, celui-ci exerce son activité dans la fabrication et l'importation de matériels industriels, domaine hautement concurrentiel (Cf. infos internet sur le groupe + CV ingénieur ayant travaillé chez FACOM).

On distinguera donc les aspects liés à l'exercice de la profession en tant qu'indépendant, de l'ingénieur conseil salarié d'un groupe industriel. Les notions de prospects, de signature de contrats, de chiffre d'affaires, qui sont le lot des indépendants, subissent un découpage dans le cadre d'une activité salariale. L'exercice de la profession n'en reste pas moins directement lié aux exigences des clients. Le caractère industriel se retrouve pour les parties méthode, rigueur, diagnostic, solution, expertise et donc dans les capacités à mettre en œuvre des "projets" (variables selon le secteur d'activité).

**Cas 17044**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	17044
Heure	11h25
Jour	Vendredi
Mois	Septembre
Type de lieu et type d'environnement	En agglomération – zone d'activité commerciale
Luminosité et condition atmosphérique	De jour - temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(49) véhicules en provenance de routes différentes, un usager en demi-tour sur l'intersection

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Desserte dans zone commerciale, axe principal non prioritaire, largeur 14,2 m, 2 voies double sens de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en T, un disque de 3,5 m de diamètre peint au sol au centre du carrefour, îlots peints en entrée.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Intersection aménagée par îlots peints au sol comme un rond-point urbain mais pas de signalisation indiquant le régime de priorité du rond-point, d'où ambiguïté de l'aménagement et stratégies de conduite incompatibles entre usagers négociant le carrefour comme un rond-point et ceux l'utilisant comme une intersection en T classique avec priorité à droite.

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Super 5
Âge, sexe, état-civil	51 ans et 6 mois – masculin – marié une fille de 22 ans, un garçon de 17 ans
Niveau d'études/formation	BEPC
Profession/CSP	Représentant de commerce en équipement et pièces automobile depuis plus de 20 ans. Travaille pour une entreprise dont le siège est à 250 m des lieux de l'accident. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 6h30, a déjeuné, s'est rendu au siège de sa Société pour le briefing du matin, s'est ensuite rendu chez différents clients, puis repasse à son entreprise avant de se rendre chez un autre client.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait bien, "faisait un peu le point dans sa tête sur les rendez-vous du matin et sur le rendez-vous vers lequel il allait".
Médicaments, drogues	Pas de traitement médical mais problèmes d'estomac liés au stress professionnel
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel, usage quotidien, frais payés par la Société employeur

Départ/destination, objet du déplacement	Départ du siège pour un rendez-vous client
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	"raccourci" qui permet d'éviter un carrefour encombré, emprunté plusieurs fois par jour
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 250 m Distance lieu de départ lieu de destination 13 km Distance domicile lieu d'accident 30 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	"un peu à la bourre, comme souvent". Il était pressé.
Port de la ceinture	Non
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(01) franchit un carrefour en allant tout droit
Impliqué confronté à	(02) un véhicule prioritaire venant de sa gauche
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	60 km/h
Vitesse reconstituée	61 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur quitte le siège de sa société pour se rendre chez un client. Il emprunte un raccourci qu'il connaît bien. Il passe un premier carrefour en "T", parcourt 175 m à 60 km/h, il est pressé, "un peu à la bourre" comme souvent. Il n'est pas très attentif à son environnement de conduite, il pense à ses rendez-vous, il "fait le point dans sa tête", il lui reste 45 m à parcourir avant de franchir une deuxième intersection. Il voit une Clio venant de droite s'engager dans le carrefour, pour lui elle va tourner à gauche et le croiser sans problème. Il poursuit sa progression à vitesse constante, en ligne droite sans tenir compte des îlots peints en entrée ni du disque peint au centre du carrefour sur lesquels il roule comme s'ils n'existaient pas. En fait il utilise le carrefour comme un carrefour ordinaire géré par priorité à droite.
Situation d'accident	Il voit la Clio continuer de tourner autour du disque central et lui couper sa route, il en est à faible distance.
Situation d'urgence	Il freine (10,3 m de traces rectilignes).
Situation de choc	L'avant de sa Super 5 percute l'aile avant droite de la Clio
Gravité	Le conducteur non ceinturé est indemne Autre impliqué : la conductrice non ceinturée est légèrement blessée

#### 5 – Commentaires

Le conducteur pense à ses rendez-vous passés et futur, il fait le point dans sa tête. Il est pressé car comme toujours un peu "à la bourre" pour aller à ses rendez-vous. De ses déclarations, le métier qu'il exerce est fatigant et stressant. Le déplacement routier est l'occasion de gain de temps, manifesté ici par l'utilisation du raccourci, et la trajectoire directe sur le carrefour en dépit du disque et des îlots peints au sol. L'analyse de la situation de trafic est elle aussi rapide, et dans ce cas, sommaire et erronée.

Le conducteur parle de stress et d'ulcère à l'estomac, du métier de commercial, d'objectifs de productivité, de rentabilité, d'horaires irréguliers soumis aux rendez-vous avec la clientèle, des nombreux déplacements, des réunions de travail et des tâches administratives en plus du démarchage, de l'utilisation des trajets et du véhicule pour des réflexions professionnelles, etc. Il parle du réseau autoroutier comme "plus sûr et plus reposant".

**Cas 18016**1 - Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	18016
Heure	9h50
Jour	Mardi
Mois	Avril
Type de lieu et type d'environnement	En agglomération, zone péri urbaine
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(41) en intersection, sur 2 routes différentes, un des véhicules en tourne-à-gauche

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en courbe, forme en Y, entre deux RD. Réglementée par balise "cédez le passage".
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	La forme en "Y" de l'intersection donne l'impression que l'une des RD est dans le prolongement naturel de l'autre (effet de continuité de la route). Sur la non prioritaire, le panneau "cédez le passage" est peu perceptible et le marquage au sol est effacé. La visibilité latérale à gauche comme à droite est limitée à 60-70 m.

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Ford Orion
Âge, sexe, état-civil	53 ans et 8 mois – masculin – marié une fille 26 ans, un garçon 23ans
Niveau d'études/formation	Bac Gestion comptabilité A travaillé un temps dans la sécurité puis s'est retrouvé au chômage durant 2 ans.
Profession/CSP	Agent commercial. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité depuis 2 jours seulement après 2 ans de chômage.
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 7h, a pris un petit déjeuner est parti de chez lui vers 9h.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Motivé par son nouveau travail. Préoccupé par son itinéraire, il suivait des indications écrites sur une feuille préparée la veille pour trouver son chemin.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel. Usage quotidien
Départ/destination, objet du déplacement	Départ de chez lui. Se rend à un rendez-vous clientèle

Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire étudié à partir d'une carte routière, transcrit sur une fiche utilisée lors du trajet.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance domicile au lieu de RV : 71 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Oui avait un rendez-vous à 10h
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(03) franchit un carrefour pour tourne-à-gauche
Impliqué confronté à	(02) un véhicule prioritaire venant de sa gauche
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	50 km/h
Vitesse reconstituée	35 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Ford aborde l'intersection à faible allure. Il ne connaît pas du tout les lieux et est en situation de recherche directionnelle. Il n'y a pas de panneaux directionnels au carrefour, la balise "cédez le passage" est peu perceptible et sans marquage au sol, l'effet de continuité de la route est important et la visibilité latérale limitée. Donc en abordant ce croisement le conducteur lit, sur la feuille qu'il a préparé la veille, l'itinéraire qu'il doit suivre. Absorbé par sa lecture et les réflexions quant à la direction à prendre, il ne perçoit pas la balise "cédez le passage" et la configuration des lieux lui laisse penser qu'il est sur l'axe prioritaire, qu'il n'a donc pas à s'arrêter mais seulement à y poursuivre sa route. La visibilité latérale limitée à gauche ne lui permet pas de voir l'arrivée d'une Citroën dans ce sens.
Situation d'accident	Le conducteur s'engage dans le carrefour en focalisant son regard sur l'axe de droite pour vérifier si personne n'arrive de ce côté là. Il ne perçoit la Citroën que très tardivement quand il reporte son regard devant lui.
Situation d'urgence	N'a pas le temps de freiner quand il voit la Citroën
Situation de choc	La Ford Orion percute la Citroën en frontal décalée à gauche
Gravité	Indemne Autre impliqué : indemne

#### 5 – Commentaires

C'est un commercial qui vient d'être embauché (2 jours auparavant) dans une entreprise après 2 ans de chômage. Ce n'est pas son métier habituel (formation comptabilité puis travail dans la sécurité). L'embauche dans un métier nouveau, après une longue période de chômage, pour un homme de 54 ans est une situation probablement stressante. Le trajet qu'il effectue est un des premiers réalisés sur un secteur d'intervention qu'il ne connaît pas. Les routes qu'il sera amené à emprunter pour aller à ses rendez-vous lui sont inconnues, autre souci auquel le conducteur a tenté de remédier en préparant la veille l'itinéraire à suivre sur une fiche cartonnée.

En abordant le carrefour, il est à la recherche d'une information directionnelle qui n'existe pas sur l'intersection (pas de panneaux). Il est dans l'obligation de consulter sa fiche itinéraire pour essayer de repérer sa route. Cette tâche monopolise son attention au détriment de la surveillance de son environnement : "C'est l'exemple même qu'on peut pas lire et conduire en même temps hein, voilà".

**Cas 18021**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	18021
Heure	10h58
Jour	Jeudi
Mois	Mai
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – en rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour - Pluie violente
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(12) perte de contrôle en courbe

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD – largeur 11,5 m – double sens de circulation 4 voies puis passage à 3 voies en approche d'une intersection (non en cause dans l'accident)
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en T
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Aucune. La courbe est de tracé très facile. Seul problème, la route est très mouillée.

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Citroën ZX
Âge, sexe, état-civil	31 ans et 4 mois – masculin – marié un enfant de 6 ans
Niveau d'études/formation	CAP Tourneur fraiseur
Profession/CSP	Technicien en SAV dans la robinetterie industrielle. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé vers 8h, commençait sa journée par ce premier rendez-vous à 10h. Période de travail calme.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	RAS se sentait bien, journée sans surcharge.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel, usage professionnel quotidien
Départ/destination, objet du déplacement	Départ de chez un client, regagnait son agence.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire unique Emprunte souvent cette RD (clients sur cette zone)
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu de l'accident 2 km distance totale prévue 9 km Distance domicile lieu d'accident 20 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non pas d'autres clients à voir

Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(08) circule en section courante en courbe
Impliqué confronté à	(07) véhicule venant d'en face en sens inverse
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	80 km/h
Vitesse reconstituée	Pas de reconstitution

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la ZX a adapté sa conduite à la situation, la pluie est violente, la chaussée détrempée, il circule à vitesse réduite (80 km/h déclarés), ses codes sont allumés, il n'est pas pressé. Il négocie une courbe facile à droite.
Situation d'accident	Il perçoit à 50 m (estimés) une R19 arrivant à grande vitesse et déjà en travers. Il comprend de suite qu'il va être percuté par ce véhicule.
Situation d'urgence	Les événements se passent très vite, le conducteur n'a que le temps de lever le pied et de se déporter le plus possible sur la droite.
Situation de choc	La R19 percute de son côté arrière droit l'avant gauche de la ZX.
Gravité	Indemne Autre impliqué : Tué

#### 5 – Commentaires

Circule énormément par toutes conditions météorologiques, il intervient vraisemblablement sur panne, sa profession comporte de fréquents déplacements, il est donc très souvent sur la route. Les contraintes de délais d'intervention peuvent générer une survitesse.

**Cas 19008***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	19008
Heure	15h45
Jour	Jeudi
Mois	Janvier
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération - autoroute
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair – sol sec
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(15) perte de contrôle avec apparition imprévue d'animaux

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Autoroute, 2 voies de circulation, glissière métallique à gauche et glissière béton armé à droite
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Peugeot 406
Âge, sexe, état-civil	49 ans et 11 mois – masculin – marié sans enfant
Niveau d'études/formation	Indéterminé
Profession/CSP	Directeur commercial. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	En rendez-vous clientèle le matin
souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait bien
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	RAS
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel, usage quotidien professionnel
Départ/destination, objet du déplacement	Déplacement entre deux rendez-vous.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Trajet habituel (1 fois par semaine) Bonne connaissance du réseau autoroutier
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Point de départ / lieu de l'accident : 60 km Distance départ-destination : 105 km Distance domicile-lieu de l'accident : 56 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non (avait largement le temps d'être à son rendez-vous)
Port de la ceinture	Oui

Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) Circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(09) un animal traversant la chaussée de la droite vers la gauche (présence de l'animal non attestée).
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	120 km/h
Vitesse reconstituée	147 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur circule à une vitesse au dessus de la vitesse réglementaire (147 km/h d'après reconstitution), le trafic est faible.
Situation d'accident	Le conducteur déclare voir un animal (un chat ou un petit chien) sauter la glissière en béton sur sa droite et traverser la chaussée. Le discours du conducteur est vraiment "flou" quant au déroulement de cet accident, ce qui laisse planer un doute sur la présence effective d'un animal s'engageant sur l'autoroute après avoir sauté la glissière en béton de droite. Aucune information pertinente ne permettant de développer une autre hypothèse, nous retiendrons la présence de cet animal comme événement déclencheur de la situation d'accident.
Situation d'urgence	Pour éviter l'animal, le conducteur donne un coup de volant à droite qui le déporte vers la BAU et la glissière en béton.
Situation de choc	La 406 percute la glissière en béton armé puis effectue un tête-à-queue et choc latéral contre la glissière gauche
Gravité	Le conducteur est indemne

#### 5 – Commentaires

Le seul entretien mené sur place ne permet pas une analyse très claire de ce cas. Néanmoins, c'est un directeur commercial qui effectue un trajet pour se rendre d'un rendez-vous professionnel à un autre. Il est sur un parcours familier, et dans un environnement selon lui "sécurisant". Le temps est clair, le trafic très fluide, l'autoradio en fonctionnement. Il n'est pas pressé cependant on constate qu'il circule quand même à une vitesse élevée, sa 406 est une berline autoroutière qui gomme les effets de la vitesse.

On peut donc supposer que ce directeur commercial, habitué par sa profession, à se rendre d'un rendez-vous client à un autre, puisse pratiquer un style de conduite globalement rapide lui laissant ainsi peu de temps pour réagir en urgence lorsqu'un conflit inattendu survient sur son trajet. Par ailleurs circulant sur un secteur et un trajet très connu entre deux rendez-vous client auxquels il peut "penser" en roulant, il est également possible qu'il conduise de manière automatique sans porter une attention soutenue à sa tâche et à son environnement de conduite ce qui, là encore, n'est pas une situation propice à pouvoir réagir à temps et de manière adaptée à la survenue d'un événement inhabituel.

Ce métier induit beaucoup de déplacements journaliers, d'un rendez-vous à l'autre. Il est soumis à un objectif de rentabilité évident. Plus de clients démarchés rapportent plus d'affaires et de rapport financier, surtout si le commercial est rémunéré tout ou partie au chiffre d'affaire. Pratiquer cette fonction professionnelle suppose donc pour la personne d'être plutôt de nature rapide, combative, persuasive, pour pouvoir répondre de manière efficace aux lourdes charges de travail et responsabilités diverses à assumer pour que la profession soit rentable.

Dans un tel contexte professionnel, pouvant être stressant, préoccupant, fatigant, le véhicule et les trajets intermédiaires entre rendez-vous, peuvent alors servir soit de "sas de décompression" après un rendez-vous, soit de lieu de remobilisation mentale sur un futur rendez-vous. La tâche de conduite peut alors devenir accessoire dans l'activité du conducteur.

Ce phénomène d'automatisation de la tâche de conduite peut être d'autant plus accentué que le trajet à effectuer entre deux rendez-vous est relativement court : la brièveté du parcours d'un rendez-vous à l'autre peut obliger le professionnel à formuler en conduisant ses réflexions, à préparer des actions plus immédiates liées à la prochaine rencontre avec un client. Le véhicule est alors utilisé comme une annexe professionnelle, un bureau bis, et le temps du trajet comme un temps de travail effectif à utiliser.

La tâche de conduite étant une activité à part entière, complexe, soumise à des contraintes dynamiques fortes, sollicitant fortement les capacités fonctionnelles des conducteurs sur le plan visuel, cérébral, moteur, la concurrence qui peut s'instaurer entre cette activité de conduite et d'autres liées à l'activité professionnelle est fortement nuisible sur le plan sécuritaire car génératrice de défaillances fonctionnelles et de difficulté à réagir efficacement et en temps utile à la survenue d'un événement conflictuel.

## Cas 19017

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	19017
Heure	10h10
Jour	Mardi
Mois	Février
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(12) perte de contrôle en courbe

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, largeur 7 m, 2 voies double sens de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Enchaînement de deux courbes de tracé assez serré (courbe à droite rayon moyen : 120 m suivie d'une courbe à gauche rayon moyen 190 m).

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Clio
Âge, sexe, état-civil	28 ans et 5 mois – masculin – célibataire
Niveau d'études/formation	Bac +4 mois de formation commerciale dans l'école de Bernard Tapie
Profession/CSP	Représentant en farine. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est rendu chez un client
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	RAS – écoute de la musique (CD) à haut niveau sonore
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de Société – usage quotidien (104 000 km). Coffre chargé par des cartons de champagne (cadeaux d'entreprise aux clients) évalués à 80 kg.
Départ/destination, objet du déplacement	Déplacement entre deux clients
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire unique, pratiqué une fois par semaine.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 3 km Distance lieu de départ lieu de destination 8,5 km Distance domicile lieu d'accident 15 km
Présence de passagers	Non

Contrainte horaire	Non, passe régulièrement voir ses clients sans prise de rendez-vous
Port de la ceinture	Non
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(08) circule en section courante en courbe
Impliqué confronté à	(08) un problème de contrôle de son véhicule
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	80 km/h
Vitesse reconstituée	80-85 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Clio se rend chez un client, il roule sur la départementale à vitesse élevée, en écoutant attentivement un CD "assez fort", son coffre contient une dizaine de cartons de champagne, cadeau pour ses clients. Après une ligne droite de 100 mètres il s'apprête à négocier deux courbes, signalées par un panneau et des balises de position, il négocie le premier virage à droite et aborde le second virage sans réduire sa vitesse.
Situation d'accident	En sortie du virage à gauche le conducteur dévie de sa trajectoire et mord l'accotement droit sur 16 mètres. Il met cette déviation sur le compte de la présence d'un animal (non identifié) traversant la chaussée, mais il est plus probable que le conducteur circulait trop vite et était peu attentif à sa tâche ce qui l'entraîne à mal contrôler le guidage de son véhicule dans la seconde courbe à gauche.
Situation d'urgence	Le conducteur essaie de redresser en donnant un coup de volant brutal à gauche, il traverse les deux voies, donne un coup de volant à droite, le véhicule part en ripage sur 25 m. La perte de contrôle est attribuable à ces coups de volant intempestifs entraînant le véhicule à se mettre en travers.
Situation de choc	Le véhicule percute au niveau de sa roue arrière gauche une buse en béton située en bordure de fossé et se renverse.
Gravité	Non ceinturé, le conducteur est éjecté. Néanmoins, il est légèrement blessé.

#### 5 – Commentaires

Le conducteur aborde une série de 2 virages à une vitesse élevée en étant peu attentif à sa tâche de guidage, ce qui est à l'origine de l'empiètement de son véhicule sur le bas-côté droit. On relève dans l'historique de l'impliqué deux infractions pour excès de vitesse. A déjà été victime d'un accident, était déjà non ceinturé et a déjà été éjecté et gravement blessé. Il reconnaît qu'il "a le pied lourd".

On note la charge des cartons de champagne dans le coffre. Parfois ce sont des sacs de farine... L'impliqué signale que ça lui est déjà arrivé de "se faire un peu peur en voiture, de faire des glissades". On peut s'interroger sur l'adéquation de la Clio au transport de ces charges, et sur la fatigue des amortisseurs de ce véhicule de travail.

### **Cas 19033**

#### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	19033
Heure	15h30
Jour	Jeudi
Mois	Mars
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération – zone d'activités commerciales
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – pluie légère
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(12) perte de contrôle en courbe

#### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD – largeur 7,2m – 2 voies double sens de circulation avec marquage axial
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Courbe, pente de 3,5 % - Longueur 114 m et rayon moyen 150 m. Chaussée mouillée, très grasse après une période de sécheresse et glissante

#### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Peugeot 205 XS
Âge, sexe, état-civil	58 ans et 10 mois – féminin – divorcée – 3 filles
Niveau d'études/formation	Niveau BAC
Profession/CSP	Agent commercial secteur immobilier – à son compte. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Matinée calme, a déjeuné avec sa fille cadette, puis s'est rendue en grande surface pour faire quelques courses avant de se rendre à un rendez-vous avec des clients pour faire visiter une maison.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	RAS
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Un verre de vin rouge à midi
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule prêté par une amie, mais assuré au nom de la conductrice. Utilisation tous les jours de la semaine
Départ/destination, objet du déplacement	Rendez-vous professionnel avec des clients.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Le plus fluide, permet d'éviter une partie de la ville, y passe plusieurs fois par mois
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 4 km Distance lieu de départ lieu de destination 11 km Distance domicile lieu d'accident 3 km
Présence de passagers	Non

Contrainte horaire	Non, avait rendez-vous à 16h était largement dans les temps
Port de la ceinture	Non
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(08) circule en section courante.
Impliqué confronté à	(07) un véhicule venant d'en face, en sens inverse sur sa voie
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	70-80 km/h
Vitesse reconstituée	64 km/h

#### 4 – Analyse en phase du cas

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	La conductrice de la 205 circule à environ 60-70 km/h. Elle aborde une courbe à droite. La chaussée est mouillée, grasse et glissante.
Situation d'accident	Elle n'a gardé aucun souvenir de l'accident – pas d'information. Autre : le conducteur d'un fourgon circulant en sens inverse déclare avoir senti son véhicule chasser de l'arrière droit en sortie de courbe à gauche.
Situation d'urgence	Compte tenu des traces au sol a certainement freiné (12 m de traces) et donné un coup de volant réflexe à droite.
Situation de choc	Le fourgon percute de son angle avant gauche l'angle avant droit de la 205.
Gravité	La conductrice de la 205, non ceinturée est grièvement blessée. Autre : le conducteur du fourgon est indemne

## Cas 19112

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	19112
Heure	10h30
Jour	Mardi
Mois	Décembre
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération – zone périurbaine constituée de villas éparses et 3 d'entreprises (DDE, EDF, ...)
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(30) croisement en courbe

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Voie communale – largeur 4,6 m – 2 voies double sens de circulation – desserte locale fréquentée par les initiés, servant de raccourci entre deux RD.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Accotements non praticables, fossé à droite et à gauche – visibilité axiale limitée à 40 m par le tracé et les abords – chaussée étroite rendant difficile les croisements particulièrement avec des véhicules de gros gabarit

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Conducteur Audi 80
Âge, sexe, état-civil	42 ans et 10 mois – masculin – vie commune – 2 enfants d'un premier mariage
Niveau d'études/formation	Inconnu
Profession/CSP	Agent d'assurances. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 7h30, a bu un café, regardé les infos avant de prendre sa douche, fait un peu de ménage avant de se rendre à son bureau qu'il a quitté à 10h15
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	De bonne humeur pensait au contrat qu'il pouvait faire avec un gros client
Médicaments, drogues	Traitement pour une bronchite
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	véhicule personnel, usage quotidien en déplacements professionnels, rayon de 50 km
Départ/destination, objet du déplacement	Départ lieu de travail, destination : rendez-vous chez un gros client
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Plus rapide permet d'éviter une zone de travaux, maximise la fluidité, utilisé souvent plusieurs fois par semaine mais de façon irrégulière, tout dépend de ses lieux de rendez-vous
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 27,9 km Distance lieu de départ lieu de destination 28 km Distance domicile lieu d'accident 27 km

Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Avait rendez-vous à 11h, comptait boire un café en route chez son père, timing un peu serré quand même pouvant justifier la pratique d'une vitesse un peu élevée sur le site.
Port de la ceinture	Non (circule beaucoup sur des petits trajets, mettre et enlever la ceinture le gêne, alors il ne la met pas)
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(08) circule en section courante en courbe
Impliqué confronté à	(07) un véhicule venant d'en face en sens inverse
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	60 km/h
Vitesse reconstituée	80 km/h

#### 4 – Analyse en phase du cas

Déroulement de l'accident	
Situation de conduite	<p>Le conducteur de l'Audi quitte vers 10h15 son bureau pour se rendre chez un client avec qui il espère signer un "gros" contrat, son rendez-vous est à 11 heures, il compte faire le trajet en 30 mn. Si ça roule bien, il aura le temps de boire un café avec son père. Pour éviter les travaux, il emprunte la petite route qui passe devant la DDE, un raccourci qu'il connaît bien. C'est une route étroite, que seuls les habitués et les riverains connaissent, il roule sur 200 m en ligne droite à 80 km/h, alors que la limitation est de 50 km/h et aborde une courbe à droite. Au milieu de ce virage la chaussée se rétrécit de 4,8 m à 4,6 m.</p> <p>Ce conducteur a déjà eu un accrochage avec un PL qu'il croisait sur la même route 5 ans auparavant. Il ne semble pas avoir tiré de leçon de ce précédent car il circule vite en abordant un virage à visibilité très limitée, route étroite ne permettant pas le croisement entre 2 usagers dont l'un est un PL.</p> <p>Se rendant chez un gros client avec lequel il pensait faire un bon contrat représentant beaucoup d'argent, il est possible que ce conducteur soit un peu "sous tension" ce matin-là.</p>
Situation d'accident	Dans le virage le conducteur "surpris" voit un camion qui occupe largement la moitié de la chaussée, réalise que le croisement ne pourra se faire normalement.
Situation d'urgence	Le conducteur freine fortement et bloque ses roues. Le véhicule laisse 20 m de trace qui "tirent droit" vers le PL.
Situation de choc	L'Audi percute de son angle avant gauche l'arrière gauche de la cabine du poids lourds.
Gravité	<p>Les occupants du poids lourd sont indemnes.</p> <p>Le conducteur de l'Audi, non ceinturé est blessé gravement.</p>

#### 5 – Commentaires

Le conducteur de l'Audi circule trop vite sur une chaussée étroite rendant difficile les croisements et en abordant une courbe à la visibilité très limitée. Son comportement de conduite ne lui permet pas de pouvoir éviter un accident lorsqu'il détecte le PL en face de lui et l'impossibilité de se croiser.

Lorsque le conducteur de l'Audi quitte son bureau, de bonne humeur, sa matinée s'annonce bien, il a rendez-vous avec un client important avec lequel il compte conclure un contrat très intéressant ("ce contrat représentait beaucoup d'argent"), il dispose d'un peu de temps pour aller boire un café avec son père avant son rendez-vous, en roulant bien (à 80 km/h, la vitesse est limitée à 50 km/h en agglomération), il pourra joindre l'utile à l'agréable.

Bien qu'ayant déjà vécu un accrochage sur cette route avec un PL le conducteur ne semble pas tenir compte de cette expérience, ni des contraintes de son environnement de conduite pour pratiquer une stratégie de conduite plus sécuritaire, notamment en terme de vitesse.

On peut donc envisager que ce matin là son objectif prioritaire était de circuler au plus vite, pour passer chez son père d'abord et ensuite aller négocier son contrat avec ce gros client. A l'idée de conclure ce contrat très intéressant financièrement, peut-être inhabituel rapport aux contrats ordinairement conclus, il pouvait être "sous tension", préparant mentalement son argumentation etc. Cette tension interne a pu jouer un rôle aussi bien sur la vitesse pratiquée que sur le peu d'attention portée par le conducteur à son environnement de conduite difficile.

C'est un commercial, son produit l'assurance, sa rémunération est différente suivant le statut, soit indépendant et donc lié au chiffres d'affaires, soit salarié rémunération fixe + intéressement. Mais dans les deux cas, l'objectif est de faire vivre un portefeuille client en le fidélisant et en l'accroissant donc en vendant des produits de tous types. Et plus les contrats obtenus sont rentables, plus le commercial est mieux rémunéré. Il y a donc dans ce métier une contrainte de rentabilité très importante pouvant avoir une influence sur les comportements de conduite de ces commerciaux lors de trajet mission effectué pour aller "décrocher" un gros contrat financièrement très intéressant (contrat exceptionnel ?). La tension et les préoccupations internes aux conducteurs peuvent alors se traduire par des vitesses trop élevées, un manque d'attention à l'activité de conduite et aux exigences de l'environnement.

C'est un métier soumis à une forte concurrence, il faut être patient, et surtout "compétitif, combatif, persuasif, etc.". Il nécessite de nombreux déplacements réalisés les uns derrière les autres, et donc la nécessité, en conduisant de préparer les futurs entretiens avec les clients. Ce profil professionnel et les comportements induits peuvent se retrouver dans une activité de conduite que l'utilisateur gèrera de la même manière qu'il gère son activité professionnelle (rapidité, combativité etc.).

**Cas 20005***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	20005
Heure	7h36
Jour	Mardi
Mois	Janvier
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De nuit – temps clair – fort mistral (100-110 km/h)
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(12) perte de contrôle en courbe (sortie)

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, largeur 6,4 m, 2 voies double sens de circulation, séparées par un marquage axial.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Vitesse limitée à 70 km/h sur la zone, accotements impraticables.

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Citroën Saxo
Âge, sexe, état-civil	34 ans et 1 mois, masculin, divorcé, en concubinage – un garçon de 5 ans et demi
Niveau d'études/formation	CAP Carrosserie avec spécialité peinture.
Profession/CSP	Technico-commercial (SAV). DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité. Depuis 6 ans travaille pour une société marseillaise de vente de peinture pour carrosserie. S'occupe du service après-vente des produits.
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 6h30 comme tous les matins, a bu un café, s'est préparé, est parti de chez lui vers 7h-7h15
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait bien, bonne période professionnelle (il fait un bon chiffre d'affaires). Avait prévu de s'arrêter pour boire un café et "manger un morceau" en cours de route.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société utilisé tous les jours de la semaine week-ends compris (usage personnel). Défaut de pression des pneumatiques à l'avant et usure des amortisseurs (amortisseurs d'origine kilométrage 150 160 km)
Départ/destination, objet du déplacement	Départ du domicile pour rendez-vous chez un client
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Plus rapide et plus direct. Emprunte ce trajet une fois par mois, donc le connaît bien.

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ - lieu d'accident 5 km Distance lieu de départ- lieu de destination 138 km Distance domicile lieu d'accident 5 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non. Rendez-vous entre 8h30 et 9h00, mais était largement dans les temps.
Port de la ceinture	Non
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(08) circule en section courante en sortie de courbe
Impliqué confronté à	(08) un problème de contrôle de son véhicule
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Aucun souvenir
Vitesse reconstituée	77 km/h lors du premier passage sur la rive droite en sortie de courbe.

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Saxo quitte son domicile vers 7h00-7h30 après avoir avalé seulement un café. Il fait nuit, le vent est violent (100-110 km/h). Il parcourt quelques kilomètres sur la départementale, il négocie une courbe à gauche sans difficulté particulière (mais limitée à 70 km/h). Il déclare ne pas rouler trop vite (mais il a déjà été sanctionné 3 fois pour excès de vitesse. Il n'est pas ceinturé (ne porte pas systématiquement la ceinture, la met seulement s'il pense avoir un risque de rencontrer des gendarmes).
Situation d'accident	Le conducteur n'a gardé aucun souvenir du déroulement de l'accident. La reconstitution ne met pas en cause une vitesse excessive (mais quand même supérieure à la vitesse préconisée par les fabricants de la route) du véhicule en sortie de courbe. Nous faisons donc l'hypothèse suivante : - Le conducteur circule au volant d'un véhicule léger (moins d'une tonne), les pneumatiques avant sont sous-gonflés et les amortisseurs sont faibles. Ces défauts mécaniques affectent la stabilité du véhicule. Le vent est très violent. Il se peut donc que le véhicule soumis à une forte rafale de vent ait été déstabilisé. - Il ne faut pas non plus minimiser les difficultés de guidage en courbe de nuit.
Situation d'urgence	Au vu des traces sur le bas-côté, le conducteur a tenté de redresser sa trajectoire. Mais les défauts du véhicule réduisant sa manoeuvrabilité, combinés peut-être avec une réaction un peu tardive et brutale de ce conducteur n'empêchent pas le véhicule de s'engager sur le bas-côté droit puis de revenir trop violemment sur la chaussée qu'il traverse. Le conducteur freine.
Situation de choc	La Saxo percute de son angle avant gauche un arbre sur le bas-côté gauche.
Gravité	Non ceinturé le conducteur est gravement blessé.

#### 5 – Commentaires

Le peu d'informations dont nous disposons de la part de ce conducteur, qui n'a aucun souvenir de ce qui a provoqué cette perte de contrôle de son véhicule, rend l'analyse du cas très hypothétique. L'analyse relève néanmoins des défauts mécaniques du véhicule affectant sa stabilité et ayant pu jouer un rôle dans le déport à droite du véhicule lors d'une rafale violente du vent qui soufflait à 100-110 km/h ce matin-là.

Le seul déterminant possible ayant joué un rôle dans l'accident (hypothèse) serait lié aux défauts de pressions des pneumatiques avant et de la faiblesse des amortisseurs. Ces défauts affectent la stabilité et la tenue de route du véhicule et le rendent moins performant en manœuvre d'urgence.

Les indications fournies par ce conducteur concernent l'organisation du travail. Les commerciaux donnent des informations le matin, les techniciens SAV planifient leurs interventions à partir des informations recueillies. Le secteur géographique couvre 4 départements. Salarié, il est intéressé au chiffre d'affaire. Le conducteur l'évoque dans ces termes : "je fais un bon chiffre".

L'utilisation du téléphone portable en cours de trajet est très fréquente dans sa profession. C'est une pratique professionnelle préjudiciable à l'attention portée à l'activité de conduite. L'itinéraire le plus fréquemment choisi est l'autoroute, citée comme sécurisante et non pas comme plus rapide (Cf. cas du directeur commercial qui choisit les autoroutes pour la même raison : la sécurité ; la notion de rapidité n'est pas prioritaire dans le choix).

Dans cette profession, les fréquents déplacements sur des secteurs plus ou moins étendus supposent un véhicule en bon état d'entretien. On notera que dans ce cas d'un véhicule professionnel à disposition permanente (y compris privée) de son utilisateur, cet entretien est à l'initiative de son titulaire, et que du fait de l'activité professionnelle, un kilométrage élevé (ici 150 000 km) est atteint avant l'échéance du premier contrôle technique.

### **Cas 20013**

#### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	20013
Heure	10h
Jour	Jeudi
Mois	Mars
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne pure
Luminosité et condition atmosphérique	Temps clair – vent fort – (80 km/h pointe 100 km/h)
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(33) changement de file – déboîtement

#### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Autoroute, largeur 7,2 m – 2 voies sens unique de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

#### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Peugeot 306 HDI
Âge, sexe, état-civil	28 ans et 11 mois – masculin – marié une petite fille de 2 mois
Niveau d'études/formation	Aucune information
Profession/CSP	Commercial dans une société distributrice de batteries. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Est parti de son domicile à 8h20, s'est arrêté pour boire un café et acheter des cigarettes – vient de sortir des embouteillages de la ville.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Préoccupé par son travail, il pense aux soucis qu'il a dans son travail, pense au contenu de son rendez-vous, à sa future négociation, en roulant.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société qu'il est seul à utiliser depuis 6 mois qu'il lui a été attribué.
Départ/destination, objet du déplacement	Départ domicile. Rendez-vous clientèle
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Le plus direct, le plus rapide
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Domicile lieu de l'accident 50 km Domicile lieu du rendez-vous 318 Km

Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Indéterminé
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(10) – change de file de circulation à droite.
Impliqué confronté à	(05) un véhicule circulant devant même sens.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Indéterminé
Vitesse reconstituée	Minimale de 95 km/h mais reconstitution très difficile à faire (multi-choc, tonneaux....) vitesse reconstituée peu fiable.

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur circule sur la voie de gauche de l'autoroute, il déclare ne pas être pressé. Il est peu attentif à son activité de conduite car il est absorbé par des préoccupations d'ordre professionnel. Une Xantia circulant sur la même voie de gauche se rapproche sur son arrière.
Situation d'accident	La Xantia se rapproche dangereusement de la 306 (peut-être même appel de phare pour passer). Le conducteur qui n'était pas attentif à son environnement de conduite est surpris par la présence de la Xantia à faible distance derrière lui. Sous la pression il se rabat rapidement sur la file de droite. Mais il est alors soudainement confronté à une Opel Corsa devant lui qui circule plus lentement. Il doit résoudre la question de l'évitement de la Corsa (rattrapage) avec la contrainte de la présence de la Xantia en dépassement.
Situation d'urgence	Dès que la Xantia l'a dépassé, le conducteur pour éviter de percuter la Corsa veut revenir sur la voie de gauche. Il amorce le changement de voie en même temps qu'il regarde dans son rétroviseur latéral gauche. Il perçoit alors une Mégane qui suivait de près la Xantia, et est à son tour à sa hauteur, en cours de dépassement. Pour éviter la Mégane le conducteur donne alors un coup de volant à droite en catastrophe, trop tard.
Situation de choc	La Mégane percute la 306 en choc latéral. Suite au choc et aux coups de volant donnés par les 2 conducteurs, ils perdent le contrôle de leurs véhicules respectifs.
Gravité	Le conducteur de la 306 est indemne Le conducteur et le passager de la Mégane sont légèrement blessés.

#### 5 – Commentaires

Le conducteur entame ce trajet "mission" sans être pressé bien qu'ayant un rendez-vous chez un client. Au volant d'une 306 HDI et circulant sur la voie de gauche de l'autoroute, on peut supposer qu'il circule à une vitesse proche voire supérieure à la limitation (130 km/h).

Des préoccupations professionnelles et ce rendez-vous occupent largement ses pensées, il n'est donc pas attentif à son environnement de conduite, ce qui l'entraîne à "se faire surprendre" d'abord par l'approche de la Xantia derrière lui, puis surtout par le différentiel de vitesse avec la Corsa qu'il rattrape, suite à son changement de voie.

*"Je pensais aux différents soucis que j'ai dans mon travail, au client que je devais voir, je galope dans ma tête je pense à une chose et ça enchaîne automatiquement sur autre chose..." C'est vrai que quand on roule beaucoup on a tendance à réfléchir aux problèmes du boulot tout en roulant".* Il évoque les problèmes de déconcentration. Quand "on réfléchit on n'est pas très attentif" aux voitures qui dépassent, qui dépassent pas, aux poids lourd, et se rappelle avoir raté un jour une sortie pour ce motif. *"J'aurais très bien pu à ce moment là être plus dangereux".*

Il avoue être conscient du problème du téléphone portable en voiture, qu'il pratique souvent. Il s'est équipé d'un kit piéton (kit avec oreillettes) pour être plus à l'aise pour converser avec ses clients en conduisant (toléré par la gendarmerie) et déclare qu'il s'arrête quand la conversation est trop longue car "*vous avez pas la tête à la route*".

Bien que très conscient que ce manque d'attention lié à ses préoccupations et activités professionnelles puisse avoir de lourdes conséquences, il semble qu'il lui soit difficile de modifier un comportement établi par huit années de pratique de commercial : "*réfléchir aux problèmes de boulot en roulant*".

Les propos tenus par ce conducteur et relevés ci-dessus, pointent une pratique courante semble-t-il chez les commerciaux qui circulent beaucoup d'un client à l'autre : le véhicule est manifestement utilisé comme un "bureau annexe" dans lequel l'activité professionnelle se poursuit mentalement (pensées) durant le trajet mission. Le téléphone mobile a renforcé cette pratique de travail en cours de déplacement. Le professionnel peut gagner du temps, penser et organiser ses rendez-vous. Si l'on rajoute à la panoplie le PDA et l'ordinateur portable, le commercial dispose aujourd'hui dans son véhicule de tous les outils nécessaires aux performances à réaliser en termes d'affaires à conclure au bénéfice de son entreprise et de lui même.

**Cas 22016***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	22016
Heure	13h30
Jour	Mardi
Mois	Mai
Type de lieu et type d'environnement	Rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour, par temps clair, sol sec
Estimation du trafic au moment de l'accident	Faible
Manoeuvre origine de l'accident	(11) perte de contrôle en ligne droite

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, sections rectilignes double sens à 2 voies, largeur de chaussée 7,2 m. Accotement en dur 0,70 m, herbeux au-delà de largeur variable.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Lignes droites propices à la distraction. Dénivellation du revêtement 20 cm, rendant le retour sur chaussée difficile. Obstacles sur accotement herbeux dont un faisant tremplin.

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Fourgon Mercedes 309 DC
Âge, sexe, état-civil	Homme de 51 ans et demi, divorcé, père de 3 enfants majeurs.
Niveau d'études/formation	BEPC. Puis formation sur le tas. A débuté comme réparateur en électroménager avant de passer à la vente ambulante.
Profession/CSP	Commis poissonnier : il commande la marchandise, conduit le fourgon et la remorque, étal sur les marchés de la région et fait la vente. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité. Salarié depuis 1 an dans cette entreprise, mais marchand ambulant sur les marchés depuis 22 ans, d'abord à son compte 5 ans comme fromager, puis salarié.
Emploi du temps (activités antérieures)	Le lundi (la veille) est son jour de repos. Couché vers 21h comme d'habitude, levé vers 2h15 comme d'habitude. Rejoint le dépôt. Charge le fourgon de marchandises et de glace, avec son collègue. Rejoint le marché. Prêts sur place à 5h30. Quittent le marché vers 13h15. L'accident a lieu vers 13h30.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Pas de souci : "un peu de complication au boulot, mais j'ai pas la tête envahie par tout ça, non !". Un marché satisfaisant. Par contre, debout depuis 2h du matin ! Fatigue (diminution de sa capacité à distribuer l'attention entre contrôler sa trajectoire et remplir son bon de commande) ?
Médicaments, drogues	Non
Alcoolisation	Pas de présomption. Ethylo-test pratiqué résultat négatif.

Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation, et défauts pertinents ayant joué un rôle dans l'accident.	Fourgon et remorque appartiennent à son employeur. Il s'en sert 6 jours/7 (conducteur quasi exclusif). Il fait plusieurs marchés, dans un rayon de 50 km. Pas de défaut connu déclaré par le conducteur. Dit que le patron fait très attention à son matériel. NB : le fourgon (17 ans d'âge) est dans un mauvais état d'entretien. Le système de freinage de la remorque est débranché, avantage : faciliter la marche arrière sans descendre neutraliser le freinage (est-ce volontaire ?) + un pneu de taille différente et sous gonflé. Ces défauts sans être à l'origine de la perte de contrôle, ont nui à la récupération en situation d'urgence.
Départ/destination, objet du déplacement	Ayant remballé la marchandise à la fin du marché, il rentre et ramène le véhicule étal chez son patron. Distance prévue : 20 km, durée prévue : 30 minutes. Départ vers 13h15, parcourt 8 km, accident vers 13h30.
Choix de l'itinéraire, fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Toujours le même chaque semaine. A regarder la carte on voit que c'est le plus direct avec l'avantage de contourner une agglomération.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Du domicile : 28 km
Présence de passagers	Oui, un aide pour la saison sur ce marché, depuis 5-6 fois
Contrainte horaire	Non, dit-il. Cependant il gagne du temps en remplissant un bon de commande durant le trajet. Pratique courante. De même on peut supposer qu'il a "cassé la croûte" sur le marché entre deux clients.
Port de la ceinture	Déclarée non portée, pensant ne pas y être assujetti sur ce véhicule, et être protégé parce qu'il est surélevé.
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) Circule en section courante rectiligne.
Impliqué confronté à	(08) Un problème de contrôle de son véhicule.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	70 à 80 km/h déclarés.
Vitesse reconstituée	Pas de reconstitution cinématique. Une vitesse initiale de 90 km/h est envisagée.

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	A la fin du marché, ayant remballé le matériel, rentre au dépôt à 20 km, avec son aide comme passager avant droit. Il circule sur une section rectiligne, trafic faible. Il demande à son aide de remplir le bon de commande du lendemain. Il lui donne formulaire, crayon, lui dicte les renseignements. Il vérifie du regard ce que fait l'aide : il constate une erreur et lui dicte la correction.
Situation d'accident	Au bruit des branches qui frappent la carrosserie du fourgon, il réalise que le fourgon est passé sur l'accotement herbeux droit, faute d'avoir maintenu le contrôle de trajectoire de son véhicule pendant qu'il surveillait son collègue remplissant le bon de commande.
Situation d'urgence	Son intention est alors de redresser le camion, le remettre sur la route et freiner. Mais après 29 m de roulage le camion heurte un poteau des télécoms (1 <sup>er</sup> choc). Le dénivelé du revêtement gêne le retour sur la chaussée. La remorque étal sans freins pousse le fourgon. 11 mètres de plus et un talus renvoie le fourgon sur la chaussée en ripage vers le côté gauche.

Situation de choc	L'avant gauche du fourgon percute une haie, le fourgon pivote et s'immobilise. Au choc fronto-latéral contre la haie, les deux occupants non ceinturés sont éjectés par le pare-brise.
Gravité	BG, hospitalisation 8 jours + ITT > 40 jours. Passager : BG, hospitalisation 8 jours + ITT > 40 jours.

### 5 – Commentaires

Le fourgon est un outil de travail. L'impliqué serait l'usager quasi exclusif de cet outil, mais ce serait l'employeur qui s'occupe de son entretien. Or des défauts du véhicule ont joué en situation d'urgence. Ce conducteur a déjà eu 2 accidents de sortie de route à droite, dont l'un imputé à un éblouissement par un véhicule en face, l'autre au travail, au volant d'un fourgon, imputé au dénivelé du revêtement : était-il déjà dans cet autre accident en train de remplir un bon de commande ? En effet, il déclare avoir l'habitude de remplir les bons de commande du lendemain "sur le volant" en conduisant, même quand il est seul.

Influence importante de l'activité professionnelle dans le déroulement de l'accident, qui introduit une distraction dans l'activité de conduite (tache annexe > détournement de l'attention et du regard > interruption du contrôle de la trajectoire > dérive du véhicule et passage hors revêtement en dur sur l'accotement meuble).

Ce conducteur exerce le métier de marchand de poissons, faisant de nombreux déplacements pour faire différents marchés dans la région.

Ce métier est déjà un métier fatigant car il nécessite pour ceux qui l'exercent de se lever très tôt le matin, d'aller charger leur véhicule avec la marchandise à vendre, de se déplacer sur le marché concerné, d'y installer leur stand de vente, d'y passer la matinée entière debout la plupart du temps, avec ou non le temps de faire une pause pour se restaurer, de remballer leur marchandise avant de repartir vers "l'entreprise" quand il s'agit d'un employé, en début d'après-midi. La fatigue, l'hypovigilance, des problèmes attentionnels, etc. pouvant résulter de ce type de métier sont déjà des facteurs possibles de dysfonctionnements du conducteur dans la gestion de certaines situations de conduite.

De plus, comme c'est le cas pour ce conducteur, et probablement pour "gagner du temps" sur la journée de travail, il continue durant le trajet à travailler sur la partie plus "administrative" de son activité en s'occupant de remplir un bon de commande de la marchandise dont il aura besoin pour le prochain marché. C'est en s'occupant de cette tâche professionnelle qu'il néglige alors totalement de s'occuper de sa tâche de conduite du moment et que l'accident en résulte. Dans ce cas on retrouve aussi la présence d'un collègue, passager, moins habitué aux tâches à réaliser et à qui le conducteur doit aussi donner des instructions.

Ce cas est donc un exemple-type de la "concurrence" qui existe parfois entre la tâche de conduite et la réalisation de tâches professionnelles, qui se prolongent dans l'habitacle du véhicule durant le trajet, et de la priorité données à ces tâches au détriment de l'activité de conduite pourtant prépondérante à ce moment là. On peut donc s'interroger, lorsque de nombreux déplacements font partie intégrante des activités professionnelles, sur l'utilisation du véhicule comme un "bureau annexe", situation faisant passer en arrière-plan une activité de conduite qui sera partiellement ou totalement négligée par moment.

Dans ce cas on relève aussi que les employés peuvent avoir à leur disposition des véhicules présentant des défauts d'entretien qui, en situation de conduite difficile sur le plan dynamique, comme peut l'être une manœuvre d'urgence à réaliser pour éviter un choc ou récupérer un véhicule en perte, viendront jouer leur rôle dans l'accident en réduisant les chances du conducteur de pouvoir se sortir au mieux de cette situation (comme dans ce cas l'absence de frein sur une remorque qui déstabilisera l'ensemble en manœuvre d'urgence).

## **Cas 23014**

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	2314
Heure	8h33
Jour	Mercredi
Mois	Avril
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – pluie légère
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(44) intersection même route sens inverse, un usager en tourne-à-gauche

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Artère en agglomération, largeur 9 m, deux voies double sens de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en X, réglementée par feux, voie spécifique en tourne à gauche.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Peugeot 406 HDI Break
Âge, sexe, état-civil	55 ans et 4 mois – masculin – marié 2 enfants
Niveau d'étude/formation	BTS
Profession/CSP	"Commercial" depuis 25 ans. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé vers 5h30, est parti de son domicile vers 6h30, a emprunté l'autoroute pour être vers 8h30 à son rendez-vous en ville.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	"Ni de bonne ni de mauvaise humeur"... il se rendait à un rendez-vous, l'avenue était bouchée, et "il n'y avait pas de quoi se réjouir".
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société, équipé avec ordinateur, GPS...
Départ/destination, objet du déplacement	Départ de domicile, destination rendez-vous clientèle, à 200 km.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Pour faire 200 km en 2 heures, il a le choix entre l'autoroute et la RN ponctuée de traversées d'agglomérations.

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 200 km Distance lieu de départ lieu de destination 199,850 km Distance domicile lieu d'accident 200 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non, était à l'heure
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(03) franchit un carrefour en tourne à gauche
Impliqué confronté à	(07) un véhicule venant d'en face en sens inverse
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	10 km/h
Vitesse reconstituée	20 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur est presque arrivé à son point de rendez-vous, il vient de trouver le point de repère indiqué (un panneau jaune signalant un hôtel), il sait qu'il va devoir tourner à gauche à l'intersection en X qui se présente à lui, il se positionne sur la voie spécifique de tourne-à-gauche.
Situation d'accident	Le feu est vert, le conducteur ne voit aucun véhicule en sens inverse, et commence sa manoeuvre en tourne-à-gauche.
Situation d'urgence	Ne détecte pas le véhicule venant d'en face et dont il coupe la trajectoire.
Situation de choc	Le véhicule venant d'en face percute l'avant gauche du Break Peugeot.
Gravité	Indemne Autre impliqué : indemne

#### 5 – Commentaires

Le conducteur est en ville, en recherche directionnelle.

A noter l'équipement de la voiture et l'utilisation systématique de l'autoroute (évolution de la profession).

### **Cas 23033**

#### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	23033
Heure	10h09
Jour	Lundi
Mois	Juillet
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération, environnement urbanisé, commerces, immeubles
Luminosité et condition atmosphérique	Jour – Temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(39) demi-tour

#### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Boulevard urbain, axe de transit, chaussée à 2 sens de circulation séparés par un marquage axial discontinu à ce niveau. La chaussée se rétrécit sur la zone de l'accident, elle passe de 20 m à une dizaine de mètres. Stationnement irrégulier sur la droite de la chaussée au niveau d'une zone d'arrêt de bus, ainsi que de l'autre côté (commerces).
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

#### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Scénic
Âge, sexe, état-civil	35 ans et 4 mois – Féminin – Mariée depuis une dizaine d'années – 2 enfants de 6 et 3 ans
Niveau d'études/formation	Bac +2 – après le bac la conductrice a suivi une première année d'études de médecine puis une formation de visiteuse médicale.
Profession/CSP	Visiteuse médicale depuis 12 ans. DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Levée à 7 heures du matin, a préparé ses 2 enfants pour les emmener chez sa belle-mère avant de commencer sa journée de travail.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait bien – bonne humeur – devait partir en vacances quelques jours plus tard
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	RAS
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel acheté depuis 8 mois. S'en sert tous les jours pour son travail et ses besoins personnels
Départ/destination, objet du déplacement	Départ de son domicile puis tournée en ville pour visiter des médecins.

Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	En fonction des lieux où se trouvent les médecins qu'elle veut visiter. Bonne connaissance des lieux
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Domicile-lieu de l'accident : 18,6 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(15) fait demi-tour sur chaussée.
Impliqué confronté à	(06) un véhicule venant de derrière même sens en dépassement sur sa gauche.
Vitesse déclarée en situation de Pré-accident	30 km/h
Vitesse reconstituée	Pas de reconstitution

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	La conductrice, visiteuse médicale, cherche à stationner devant un immeuble occupé par des cabinets médicaux et avance à vitesse lente. L'autre impliquée qui rattrape le Scénic déclare que la conductrice avait mis le clignotant à droite.
Situation d'accident	Ne trouvant pas de place sur la droite, elle décide de faire demi-tour et se garer de l'autre côté du boulevard, elle met son clignotant à gauche, regarde brièvement dans son rétroviseur intérieur, mais vérifie surtout que personne ne vient d'en face, et tourne le volant.
Situation d'urgence	La conductrice ne perçoit le scooter en dépassement sur sa gauche que simultanément au choc et n'effectue aucune manoeuvre d'évitement.
Situation de choc	Le scooter percute l'avant gauche du Scénic. La conductrice du Scénic achève sa manoeuvre et se gare.
Gravité	Indemne Autre impliqué : légèrement blessée

#### 5 – Commentaires

L'un des moments de l'activité de cette conductrice qui va d'un cabinet médical à l'autre est de trouver une place de stationnement. Ne trouvant pas de place à sa droite (dans son sens de déplacement), elle n'hésite pas à abandonner cette première intention, et à décider de faire demi-tour pour se garer le long du trottoir d'en face où il y a des places. La rapidité de la décision et de sa mise en oeuvre (basculement du clignotant à droite en clignotant à gauche, regard rapide au rétroviseur, vérification du trafic venant en sens inverse), fait qu'elle échoue à détecter un deux-roues en dépassement, et qu'elle prend par surprise la conductrice du deux-roues désarçonnée par ce volte-face.

C'est le mois de Juillet, et la visiteuse médicale déclare avoir du mal à trouver des médecins disponibles pour la recevoir en cette période de congés. Ce matin là, elle n'a pu voir deux des médecins qu'elle comptait contacter (l'un n'a pas voulu la recevoir, l'autre était en congé). Stationner devant, ou le plus près possible de cet immeuble pour prospecter les praticiens qui y exercent devient alors un impératif de nature à lui faire faire une manoeuvre qu'elle ne ferait peut-être pas en temps ordinaire (tel qu'un demi-tour sur un boulevard), et à la faire de façon précipitée.

La conductrice en trajet mission exerce la profession de visiteuse médicale depuis 12 ans. On ne connaît pas le secteur sur lequel elle intervient mais il lui est probablement très familier depuis le temps qu'elle exerce ce métier dans la région. Ce métier occasionne évidemment de très nombreux déplacements sur le secteur afin de faire des tournées de démarchage des médecins ou des services médicaux susceptibles d'être intéressés par les produits présentés par les laboratoires.

Ce contexte, où activité de conduite et activité professionnelle sont étroitement mêlées, semble favorable à la survenue de défaillances dans l'activité de conduite génératrices d'insécurité, les préoccupations d'ordre professionnel pouvant prendre le pas sur celles liées à l'activité de conduite en cours.

**Cas 24015***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	24015
Heure	16h10
Jour	Mardi
Mois	Avril
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – Rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps sec
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic fluide
Manoeuvre origine de l'accident	(11) perte de contrôle en ligne droite

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Autoroute, largeur 10,50 m, 3 voies
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Mégane
Âge, sexe, état-civil	26 ans – masculin – vie commune
Niveau d'études/formation	Bac +4, Ecole de commerce
Profession/CSP	Commercial (grand groupe international), récemment embauché (1 mois). DA : commerce (EJ).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Levé vers 6h00, visite de 3 magasins clients le matin à 200 km de chez lui. Trois rendez-vous successifs de 14h à 16h. Puis rejoint un siège régional à 200 km de chez lui.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sent fatigué, accumulation de travail depuis sa prise de fonction récente (1 mois). De bonne humeur, enchanté par sa tournée clientèle. Profite du trajet pour s'apaiser pour ensuite mieux se remobiliser
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défaut du véhicule s'il ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de location – en attente de véhicule de Société
départ/destination, objet du déplacement	Rejoint un siège régional pour récupérer de la documentation. Dormira à l'hôtel.
choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Fervent utilisateur du réseau autoroutier

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 280 km Distance lieu de départ lieu de destination 306 km Distance domicile lieu d'accident > 200 km (il dormira le soir à l'hôtel).
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non
Port de la ceinture	Oui par automatisme dit-il.
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(08) problème de contrôle de son véhicule
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	120 km/h
Vitesse reconstituée	

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Mégane vient de finir sa tournée, il se rend au siège de sa Société, le trafic est fluide, le conducteur écoute un CD en musique de fond, il décompresse après une journée fructueuse, il se sent "un peu crevé". Au calme dans sa voiture, le conducteur sent une première fois ses paupières s'alourdir, il continue sa progression.
Situation d'accident	Le conducteur s'assoupit de nouveau, la Mégane dévie de sa trajectoire vers la voie de droite où circule une Peugeot 106 verte, le conducteur s'éveille et voit devant lui la Peugeot.
Situation d'urgence	Le conducteur donne un coup de volant à gauche.
Situation de choc	L'avant gauche de la Mégane percute la glissière de sécurité gauche.
Gravité	Le conducteur est indemne.

#### 5 – Commentaires

Le conducteur de la Mégane, ne tient pas compte d'une première alerte d'assoupissement. L'origine de sa fatigue est parfaitement identifiée par le conducteur : son rythme professionnel, son implication personnelle dans ce nouveau job ajouté à une journée intense de rendez-vous.

Ce dernier cas met en exergue la forte implication professionnelle du conducteur. L'entretien mené permet de retrouver les facteurs d'identification à la profession, le rapport au véhicule avec un lien très personnalisé ("un havre de paix" !).

A noter la réaction à chaud de son responsable à l'annonce de son accident par téléphone : "*t'en fais pas, c'est matériel, prend le temps*", et l'organisation très développée de récupération de temps de travail pour les commerciaux.

---

## ***Annexe 2 – Domaine "Services"***



## **Cas 16001**

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	16001
Heure	13h55
Jour	Mardi
Mois	Janvier
Type de lieu et type d'environnement	En agglomération – centre-ville Salon-de-Provence
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(40) en intersection usagers provenant de routes différentes sans changement de direction

### 2 – Données à reprendre sur la Check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Artère, largeur 6 m, 2 voies double sens de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en croix régie par des feux tricolores
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Présence de gros platanes et de véhicules en stationnement gênant la visibilité pour percevoir le carrefour et les feux tricolores

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Opel Corsa
Âge, sexe, état-civil	23 ans et 5 mois - féminin
Niveau d'études/formation	Baccalauréat +2
Profession/CSP	Comptable. DA : services aux entreprises (EN).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Matinée au bureau, est rentrée à son domicile pour déjeuner, puis est repartie vers 13h15 pour se rendre dans diverses banques déposer des chèques professionnels.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	C'est la première fois que la conductrice fait la "tournée" des banques en prenant cet itinéraire. Elle part habituellement de son lieu de travail et utilise un circuit qu'elle connaît bien.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel, usage quotidien depuis 10 mois (date du passage du permis), conductrice peu expérimentée.
Départ/destination, objet du déplacement	En ville, a quitté son domicile pour passer à diverses banques déposer des chèques pour sa Société. Est en cours de "tournée".
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Elle avait décidé de faire la "tournée" des banques après être rentrée déjeuner chez elle le midi. Se retrouve donc à faire ce circuit sur un parcours urbain inhabituel qu'elle maîtrise peu (conductrice depuis 10 mois seulement).

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 500 m Distance lieu de départ lieu de destination 1,1 km Distance domicile lieu d'accident 6 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non
Port de la ceinture	Non, ne la met pas souvent
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(01) franchit un carrefour en allant tout droit
Impliqué confronté à	(02) véhicule prioritaire (feu vert) venant de sa gauche
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	30 km/h
Vitesse reconstituée	35 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	La conductrice de la Corsa part déposer des chèques dans différentes banques, exceptionnellement elle n'effectue pas sa tournée en suivant le circuit habituel, ce qui lui fait perdre ses repères. Elle se trompe de rue, s'aperçoit de son erreur, cherche à rejoindre la bonne rue.
Situation d'accident	La conductrice aborde l'intersection alors que le feu passe au rouge. Absorbée par son problème directionnel elle ne voit pas le carrefour ni le feu (peu perceptible dans l'environnement, masqué par des arbres). Elle regarde sur sa droite et ne voit pas non plus une R5 démarrant du feu vert à sa gauche.
Situation d'urgence	N'ayant perçu aucun danger la conductrice n'effectue aucune manœuvre.
Situation de choc	La R5 percute la Corsa à hauteur de la portière avant gauche.
Gravité	La conductrice est indemne. Autre impliqué : la conductrice est légèrement blessée.

#### 5 – Commentaires

C'est une conductrice peu expérimentée (10 mois de permis), qui cherche à se repérer sur un réseau urbain qu'elle ne maîtrise pas (problèmes d'orientation, recherche de direction). A cela s'ajoutent les difficultés propres au site qui rendent la perception du carrefour et de ses feux difficile. L'objet de son déplacement est le dépôt de chèques dans des banques, ce qui met en évidence une activité de "coursier" qu'on ne soupçonnait pas dans un emploi de comptable.

**Cas 16004**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	16004
Heure	19h40
Jour	Mercredi
Mois	Janvier
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – zone d'activités
Luminosité et condition atmosphérique	De nuit sans éclairage, temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(36) entrée/sortie de chaussée de/vers stationnement hors chaussée

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RN, largeur 10,50 m, 3 voies, double sens de circulation, voie centrale affectée à l'usager.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Le marquage central est une ligne continue qui interdit une manœuvre en tourne à gauche du véhicule venant d'en face, mais on note une interruption de marquage sur un mètre

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Laguna
Âge, sexe, état-civil	45 ans et 10 mois – masculin – marié une fille de 16 ans
Niveau d'études/formation	Niveau baccalauréat
Profession/CSP	Gérant de Société (dirige l'une des radios FM locales). Déclare avoir été agent commercial. DA : services aux entreprises (EN).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	A passé l'après-midi chez un client, devait être de retour en ville à 19h30 pour une réunion avec les commerçants.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Il écoutait la radio. Bien que le conducteur s'en défende, l'enquêteur ayant réalisé l'entretien pense qu'il n'était pas attentif à sa conduite car il devait penser à la réunion à laquelle il se rendait.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel, usage quotidien
Départ/destination, objet du déplacement	Départ de chez un client pour se rendre en ville à une réunion avec les commerçants.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Plus rapide par la RN que par l'autoroute selon lui. Trajet effectué 2 à 3 fois par semaine.

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 21 km Distance lieu de départ lieu de destination 26 km Distance domicile lieu d'accident 5 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Lors de l'entretien complémentaire, dit que l'heure n'avait pas d'importance, toutefois sa réunion était à 19h30. L'accident se produisant à peu près à cette heure là on peut supposer que le conducteur avait une contrainte horaire pour ne pas arriver trop en retard à son rendez-vous.
Port de la ceinture	Non bien que déclaré portée.
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante.
Impliqué confronté à	(07) un PL venant d'en face en tourne-à-gauche pour rejoindre le parking d'un routier.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	100-110 km/h
Vitesse reconstituée	100 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Laguna, se rend à un rendez-vous, il est un peu en retard et il roule vite, entre 100 et 110 km/h sur la RN en descente de 4 % sur la zone. Il circule en feux de croisement, de nuit, sur cette nationale qu'il connaît bien pour l'emprunter régulièrement. Le conducteur a déjà été verbalisé 4 mois auparavant pour excès de vitesse.
Situation d'accident	Le conducteur ne semble pas avoir identifié les feux du PL venant d'en face comme ceux d'un véhicule immobilisé sur la voie de gauche, ni avoir noté son clignotant. D'une part, il est possible qu'il ne soit pas très attentif à son environnement de conduite, d'autre part bénéficiant de l'attribution de deux voies à son sens de circulation, d'une ligne continue interdisant le dépassement aux véhicules venant d'en face, et en l'absence de carrefour à cet endroit, il ne s'attend pas à ce genre de situation. C'est lorsqu'il perçoit le PL engageant sa manœuvre (les feux avant se déplacent de sa gauche vers sa droite) qu'il prend conscience du danger. Il serait alors à environ 60 m de ce PL selon la reconstitution).
Situation d'urgence	Le conducteur freine laissant 35 m de trace sur la chaussée.
Situation de choc	La Laguna percute de son avant droit l'arrière de la remorque du PL.
Gravité	Le conducteur est indemne. Autre impliqué : indemne.

#### 5 – Commentaires

Le conducteur de la Laguna a un rendez-vous professionnel à 19h30 et n'est pas en avance, il est possible que sa vitesse au-dessus de la limitation soit liée à une contrainte de temps. De plus, l'enquêtrice qui a fait l'entretien pense qu'il pouvait être en train de penser à sa future réunion et n'était donc pas très attentif à sa tâche ni à l'environnement de conduite, ce qui pourrait expliquer qu'il n'ait pas perçu, pris en compte plus tôt le PL arrêté depuis un certain temps sur la voie de gauche en attendant de tourner à gauche.

Il est à noter que ce conducteur avant de diriger une radio FM locale était agent commercial. Le démarchage "d'affaires" auprès de clients ou partenaires potentiels est donc une pratique professionnelle courante que ce soit pour une entreprise ou pour une radio. Les habitudes de fonctionnement acquises dans sa profession d'agent commercial sont conservés.

Pour faire vivre une radio locale, le démarchage des commerçants (publicité ? vente d'encarts publicitaires ? animation de ville ?) fait partie des activités professionnelles visant à rapporter du financement (partie de l'activité identique aux commerciaux d'entreprises).

Ce genre de préoccupation professionnelle peut être assez important pour mobiliser, lors des trajets menant au rendez-vous, les pensées et l'attention du conducteur au détriment de l'activité de conduite qui se fera alors de manière automatisée, d'autant plus que l'itinéraire emprunté est très familier.

## Cas 16057

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	16057
Heure	14h
Jour	Mardi
Mois	Décembre
Type de lieu et type d'environnement	En agglomération, centre-ville
Luminosité et condition atmosphérique	De jour, temps clair ensoleillé
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(41) sur carrefour, deux impliqués sur routes différentes dont un en tourne-à-gauche.

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Voie principale urbaine, 2 voies de 3,6 m séparées par une voie de 2,8 m servant de voie spécifique en tourne à gauche et neutralisée par du zébra – double sens de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en X entre un boulevard prioritaire, et une rue secondaire réglementée par un stop.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Visibilité réduite au stop, à gauche par la présence de gros platanes et du stationnement sauvage de véhicules sur le trottoir.

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Ford Courrier
Âge, sexe, état-civil	27 ans et 6 mois – masculin - vit maritalement – une fille de 2 ans
Niveau d'études/formation	BEPC
Profession/CSP	Double emploi : Agent de propreté pour une société depuis 5 ans dans la journée, et plongeur le soir dans un restaurant. DA : services aux entreprises (EN).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 6h50, part de chez lui pour commencer à 7h30 sa fonction d'agent de propreté. Il sort les poubelles jusqu'à 8h30, et part faire sa tournée de laveur de carreaux avec le Ford Courier de l'entreprise. Il est rentré déjeuner chez lui à midi, puis est reparti faire une séance de musculation. Il est ensuite retourné chercher sa compagne chez lui, et a déposé sa voiture personnelle au dépôt, a repris la Ford de la société et vient de déposer sa compagne au stop au coin de la rue. Journée hyperactive, comme tous les jours.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	D'humeur "généralement" râleuse dit-il, se sentait bien sans préoccupations particulières.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société usage quotidien.

Départ/destination, objet du déplacement	Quitte le dépôt pour une tournée de nettoyage de carreaux.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Imposé par la liste des clients. Le passage par ce stop est quotidien.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident quasiment nulle Distance lieu de départ lieu de destination 1 km Distance domicile lieu d'accident 12 km
Présence de passagers	Non, il vient de déposer sa compagne
Contrainte horaire	Non "pour y aller je suis pas pressé"
Port de la ceinture	Déclarée non portée
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(03) franchit en carrefour en tourne à gauche
Impliqué confronté à	(02) un Booster venant de sa gauche et dépassant un autobus en circulant sur les zébras centraux.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Phase de démarrage au ralenti.
Vitesse reconstituée	

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Ford Courier vient de déposer sa compagne au stop, c'est un trajet qu'il effectue quotidiennement en quittant le dépôt. Connaissant bien l'environnement et ses difficultés (visibilité réduite à gauche par des platanes et du stationnement), le conducteur avance un peu sur la chaussée pour effectuer sa prise d'information à gauche.
Situation d'accident	Le conducteur voit sur sa gauche un bus à l'arrêt à une station, bloquant ainsi toute circulation de ce côté, il s'engage jusqu'au milieu du boulevard et regarde à droite pour laisser passer d'éventuels véhicules prioritaires. Un Booster dépasse le bus sur les zébras, à vitesse élevée et sans visibilité sur ce qui se passe devant le bus.
Situation d'urgence	Le conducteur ayant la tête tournée vers la droite ne perçoit pas l'arrivée du Booster sur sa gauche. Il ne fait aucune manœuvre d'urgence.
Situation de choc	Le Booster percute le Ford Courier en choc avant latéral.
Gravité	Le conducteur est indemne. Autre impliqué : Les passagers du booster non casqués sont légèrement blessés.

#### 5 – Commentaires

L'impliqué présente un emploi du temps chargé, avec des activités de nettoyage entrecoupées par des déplacements avec son matériel. Sa façon de profiter de l'arrêt du bus pour effectuer sa manœuvre manifeste sa détermination à ne pas perdre de temps en raccourcissant la durée de ces déplacements.

Ce métier tente de trouver un statut honorifique en modifiant depuis quelques années son appellation. S'adressant à du personnel peu qualifié, il demande cependant beaucoup de disponibilité et implique des contraintes horaires et une organisation méthodique des divers travaux de nettoyage à effectuer chez les clients.

La multiplicité des sites à nettoyer, leur éloignement peuvent induire des contraintes de planning et de temps. La responsabilité des employeurs en terme de gestion du temps de travail, temps de déplacements, temps de pause, temps de récupération est capitale. De l'organisation du temps de travail, dépend quasi totalement la qualité des conditions de travail et ses corollaires, stress, fatigue, nervosité. Peuvent s'y ajouter une fatigue physique, une lassitude due à la routine et la pression due

au statut salarial qui contribueraient à dégrader l'environnement professionnel et pourraient influencer dans les situations de conduite, notamment en terme de répartition de l'attention entre les différentes sous-tâches d'une situation à gérer.

**Cas 19004***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	19004
Heure	20h20
Jour	Vendredi
Mois	Janvier
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération zone périurbaine avec habitat collectif, commerces
Luminosité et condition atmosphérique	De nuit temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(40) en intersection usagers circulant sur des routes différentes sans changement de direction

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Ensemble complexe d'intersection en croix réglementée par un "cédez le passage"
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Intersection globalement très complexe, aménagée en surface, avec un passage souterrain. Des intersections en croix réglementées par balise se succèdent, la circulation se fait comme dans un giratoire. Gros problème de lisibilité du carrefour et des informations directionnelles.

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Peugeot 405
Âge, sexe, état-civil	38 ans et 1 mois – masculin – marié 2 enfants 10 et 12 ans
Niveau d'études/formation	BEP comptabilité
Profession/CSP	Comptable directeur d'agence. DA : services aux entreprises (EN).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est rendu chez un client.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Est principalement préoccupé par sa navigation (en recherche directionnelle).
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel aménagé en fonction du handicap du conducteur atteint de myopathie.
Départ/destination, objet du déplacement	Rentre à son domicile après être allé visiter un client (retour de mission).
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	A été détourné de son itinéraire initial habituel (route coupée pour travaux), s'est retrouvé malencontreusement en ville et sur ce carrefour qu'il ne connaît pas du tout.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Domicile lieu de l'accident 23 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non

Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(01) franchit un carrefour en allant tout droit
Impliqué confronté à	(01) véhicule prioritaire venant de sa droite
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	40-50 km/h
Vitesse reconstituée	20 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la 405 en approche du carrefour qu'il ne connaît pas cherche sa route. Le carrefour est complexe et peu lisible. A l'approche de la balise trois voies s'ouvrent à lui (tourner à droite, aller tout droit, tourner à gauche). Quand il aperçoit en face au loin un panneau correspondant à sa direction, il se rabat de la voie de tourne-à-droite où il était initialement positionné, sur la gauche, en s'assurant qu'il n'y a personne derrière ni à gauche.
Situation d'accident	Le conducteur absorbé dans son problème d'orientation fait abstraction du reste du carrefour, franchit une balise "cédez le passage" et s'engage en travers du flux prioritaire venant de sa droite.
Situation d'urgence	Il perçoit au dernier moment une Civic arrivant de sa droite qui va lui passer devant, il amorce un freinage (pas de trace).
Situation de choc	La 405 percute de son avant le côté avant gauche de la Civic.
Gravité	Le conducteur de la 405 est indemne

#### 5 – Commentaires

Dans le carrefour complexe et peu lisible qu'il aborde sans le connaître, ce conducteur est confronté à la tâche de repérer la bonne direction parmi les nombreux panneaux qui parsèment la zone, tout en gérant sa trajectoire en tenant compte du trafic environnant et des règles de priorité, performance qu'il ne peut réaliser.

C'est un métier nécessitant de la rigueur, de la précision, où l'exactitude et la référence aux "règles en vigueur" sont une nécessité. Ce métier ne laisse aucune place à la fantaisie, l'innovation, l'inattendu etc.

Peut-on supposer qu'une personne possédant les qualités pour exercer ce métier puisse, en qualité de conducteur, être moins à l'aise dans la gestion d'une situation imprévue, méconnue, notamment sur un site complexe, peu lisible, aux règles et mode de fonctionnement peu apparents, flous, mal définis par un aménagement trop "original" par rapport aux aménagements classiques habituels.

Ce commentaire, relève de l'hypothèse selon laquelle le fait d'exercer un métier plutôt qu'un autre, révélerait des capacités, dispositions, compétences, etc., de la personne à pouvoir répondre aux exigences de la fonction, toutes qualités pouvant se manifester comme défauts dans des contextes aux exigences diamétralement opposées. Autrement dit, dans ce cas, exercer un métier de comptable exigeant de la rigueur, de la précision, l'application stricte de règles bien définies etc., pourrait révéler un "mode de fonctionnement" ad hoc chez l'individu qui le pratique. Un mode de fonctionnement qui en situation inconnue et hors normes, pourrait augmenter les difficultés de cette personne à s'y adapter rapidement par une initiative créatrice appropriée.

**Cas 19031**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	19031
Heure	7h05
Jour	Lundi
Mois	Mars
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération en rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour par temps clair sol mouillé
Estimation du trafic au moment de l'accident	Moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(15) perte de contrôle avec apparition imprévue d'un animal

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD – 4,4 m – 2 voies double sens de circulation – lacet de 2 virages
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	2 <sup>ème</sup> virage, à droite serré, L 56 m, rayon moyen 90 m, visibilité axiale réduite à 50 m dans la courbe. Chaussée mouillée et accotement peu praticable en manœuvre d'urgence.

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Toyota Corolla
Âge, sexe, état-civil	35 ans – féminin – divorcée, un garçon et une fille de 13 et 15 ans – union libre depuis 12 ans
Niveau d'études/formation	Pas d'études
Profession/CSP	Agent de propreté pour une entreprise de nettoyage. DA : services aux entreprises (EN).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est rendue de son domicile faire le ménage dans une pharmacie entre 5h30 et 6h30 – était légèrement en retard sur son horaire.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Soucis relatifs à son ex-mari, actuellement en prison, soucis liés aux contraintes horaires. Le responsable du magasin où elle se rend, est à cheval sur les horaires.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	RAS
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel, usage quotidien.
Départ/destination, objet du déplacement	Déplacement entre deux lieux de travail.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire le plus direct
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance Domicile /lieu de l'accident : 11,5 km Distance point de départ/lieu de l'accident : 6,8 km
Présence de passagers	Non

Contrainte horaire	Oui, elle doit prendre son service à 7h.
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(08) Circule en section courante en courbe
Impliqué confronté à	(09) Un obstacle sur la chaussée (apparition imprévue d'un chat sur la route)
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	60 km/h
Vitesse reconstituée	Pas de reconstitution

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	La conductrice est un peu stressée, elle est légèrement en retard sur son emploi du temps. Elle a quitté la pharmacie à 6h40 et doit être en service à 7h, il ne lui reste que cette courbe à franchir, 300 m en ligne droite et elle est arrivée. La chaussée est mouillée. Elle déclare circuler à la vitesse de 60-70 km/h, mais certainement plus vite que d'habitude car elle a un léger retard sur ses contraintes horaires.
Situation d'accident	La conductrice aperçoit un chat, qui traverse la chaussée.
Situation d'urgence	La conductrice freine, sent son véhicule partir vers le fossé et tente de le redresser.
Situation de choc	Le véhicule sort de chaussée sur la droite, se renverse dans le fossé et finit sur le toit.
Gravité	Ceinturée – indemne. La présence et le rôle du chat sont attestés par son cadavre.

#### 5 – Commentaires

La conductrice est sous pression. Elle est légèrement en retard sur son emploi du temps et la contrainte de temps bien précise que lui impose un responsable de magasin l'a amenée à rouler un peu plus vite sur cette route qu'elle connaît bien. Elle est préoccupée par ce problème d'horaire et par la crainte de subir les réflexions du responsable du magasin.

L'accident se produit donc dans un contexte inhabituel de retard qui incite la conductrice à prendre le risque de circuler un peu trop vite sur une route présentant des difficultés (tracé du virage serré, visibilité axiale limitée, chaussée mouillée, accotement peu praticable en cas d'écart de trajectoire).

On peut évoquer un côté "cadence" en ce qui concerne les employés d'entreprise de nettoyage, passant d'un "chantier" à l'autre, avec une obligation liée à l'ouverture au public, donc des horaires de travail s'effectuant tôt le matin entre 5 heures et 8 heures 30 maximum.

Même si les emplois du temps sont censés tenir compte des temps de déplacements, les contraintes horaires à respecter sont fortes. La moindre prise de retard se répercute soit sur l'exécution du travail, soit dans la compression des délais de déplacements. Le premier étant soumis à contrôle peut être sanctionné en cas de réduction de la qualité / quantité du travail, c'est donc sur les temps de déplacements que ce type d'employé est susceptible de jouer pour récupérer un éventuel retard ce qui implique, forcément, la pratique d'une vitesse supérieure au "raisonnable", que le conducteur ne sera pas en mesure de maîtriser face à un événement inattendu survenant sur le trajet.

Ce métier est souvent exercé par des personnes ayant peu de qualification et trouvant dans cette profession une possibilité de gagner leur vie. C'est une population professionnelle qui peut être vulnérable, facilement exploitable (manque de confiance en soi, peur des remarques, peur de perdre l'emploi en cas de problème...) et de ce fait portée à se soumettre plus facilement aux exigences et contraintes imposées par l'employeur, quitte à prendre des risques personnels pour satisfaire à ces contraintes.

**Cas 19053A***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	19053A
Heure	10h30
Jour	Vendredi
Mois	Mai
Type de lieu et type d'environnement	En agglomération – zone d'activités
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(51) entrée sortie de giratoire – choc en file

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Avenue - Desserte de zone industrielle – largeur 9 m – 2 voies double sens de circulation avec marquage au sol.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Les usagers arrivent sur un giratoire à 4 branches réglementées par un cédez le passage de diamètre intérieur 28,5 m diamètre extérieur 50 m.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Citroën C15
Âge, sexe, état-civil	52 ans et 1 mois – féminin – mariée une fille de 29 ans deux petites filles de 9 et 5 ans
Niveau d'études/formation	Niveau BEP secrétariat
Profession/CSP	Technico-commerciale, téléphonie. DA : services aux entreprises (EN).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levée à 7h30, s'est rendue au siège de la société. Elle est ensuite partie pour rejoindre un collègue pour qu'il l'accompagne chez un client sur la zone industrielle qu'elle ne connaît pas.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait bien mais très préoccupée par le problème de son client (problème qui dure depuis 2 jours, elle est restée jusqu'à 20 heures la veille pour tenter de le résoudre)
Médicaments, drogues	Ne prend des antalgiques que lorsqu'elle a mal au dos (elle a été opérée d'une hernie discale l'année dernière – est restée 13 mois en arrêt maladie – n'a repris son activité qu'en décembre).
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation. Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de service, qui lui est attribué depuis le mois de mars, elle trouve que la voiture a tendance à flotter dans les virages. Son ancien véhicule de service était une 405 (gabarit plus gros).
Départ/destination, objet du déplacement	Départ du siège, dépannage chez un client important dans une ville voisine.

Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Lui a été imposé par son collègue, elle ne connaît pas encore bien le secteur.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 36,5 km Distance lieu de départ lieu de destination 37 km Distance domicile lieu d'accident 45 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Oui devait être chez le client à 10h30, mais était dans les temps.
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(04) franchit un giratoire.
Impliqué confronté à	(05) un véhicule circulant devant même sens.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	40 km/h
Vitesse reconstituée	Non reconstituée

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	A l'approche d'un giratoire, la conductrice suit la voiture d'un collègue qui la guide dans la zone industrielle pour se rendre chez un client. Elle ne connaît pas très bien ce secteur par conséquent elle essaie de ne pas perdre la voiture de son collègue qu'elle suit probablement de trop près (pour qu'aucune voiture ne vienne s'insérer entre eux). Elle roule à 40 km/h déclarés en approche du giratoire. Cette conductrice est très préoccupée par le problème que rencontre son client et dont elle doit faire l'expertise. Elle y pense en conduisant lorsqu'elle aborde le giratoire (" <i>parce que là en plus j'étais dans mes pensées parce qu'on a un gros problème, donc j'y étais hier toute la journée, c'est vrai aussi que quand on a un gros dérangement sur un gros client, bon ben on le prend à cœur hein</i> "). L'attention de cette conductrice est donc en grande partie mobilisée sur ses pensées professionnelles, l'attention qu'elle porte à sa tâche de conduite est donc minime, diffuse, automatique.
Situation d'accident	Absorbée par ses pensées, la conductrice regarde machinalement vers la gauche du giratoire, y perçoit un PL qui s'y engage, n'a apparemment pas traité cet événement comme pouvant générer un arrêt du véhicule qu'elle suit. C'est lorsqu'elle reporte son regard vers l'avant qu'elle perçoit, très tardivement, qu'elle va percuter ce véhicule qui s'est arrêté.
Situation d'urgence	La conductrice freine.
Situation de choc	La Citroën C15 percute de son avant droit l'arrière droit de l'Express qui la précède.
Gravité	Indemne. Autre impliqué : légèrement blessé.

#### 5 – Commentaires

Absorbée par ses préoccupations professionnelles, la conductrice ne porte à sa tâche de conduite qu'une faible part de son attention, ce qui ne lui permet pas de gérer correctement son arrivée à l'entrée du giratoire rencontré en suivant, de plus, de trop près le véhicule d'un collègue qui lui montre le chemin et qu'elle ne veut pas perdre de vue ("*je ne voulais plus le lâcher*"). Dans ce contexte où par ailleurs son regard est momentanément et machinalement détourné vers la gauche du giratoire, elle perçoit tardivement l'arrêt du véhicule qu'elle suit et n'a pas la distance-temps nécessaire pour éviter de le percuter.

Cette conductrice est confrontée à cette période à un stress professionnel important, elle doit résoudre une panne importante et difficile chez un "gros client", dans le cadre d'une nouvelle fonction d'expertise qui lui a été confiée quelques mois auparavant après un long arrêt maladie (contrainte interne de se montrer à la hauteur de cette nouvelle fonction et de résoudre le problème de ce gros client).

Elle est de plus soumise à une pression horaire importante pour être à l'heure au rendez-vous fixé avec le collègue qui doit lui montrer le chemin pour se rendre chez ce client à l'heure fixée. Elle est préalablement passée à son entreprise pour régler d'autres affaires et part probablement en retard à son rendez-vous ("je suis partie en catastrophe parce que j'avais plein de coups de fil à donner").

Elle circule sur un secteur d'intervention qu'elle connaît mal et est donc contrainte de suivre un collègue pour se rendre chez ce client, et de ne pas le perdre pour arriver à temps à son rendez-vous (tâche de suivi s'ajoutant aux autres tâches de conduite). C'est donc globalement dans un contexte professionnel stressant et comportant de nombreuses contraintes internes et externes à gérer simultanément que la défaillance de cette conductrice se produit.

Ce métier implique de nombreux déplacements sur un secteur d'intervention déterminé. Si ce secteur est mal connu par un employé qui y a été récemment affecté, des problèmes d'orientation pour arriver chez un client se poseront, augmentant la charge de travail d'un conducteur qui devra, en plus des autres tâches de conduite, gérer son problème directionnel. Cette situation est déjà, en soi, génératrice de surcharge, d'inattention et de dysfonctionnements induits dans la tâche de conduite.

En certaines périodes, le nombre et la gravité des problèmes à résoudre pour ce type d'employé (pannes sur un réseau...), peuvent être importants, générant une surcharge de travail à effectuer dans des délais les plus courts possibles pour satisfaire aussi bien la clientèle que l'employeur. L'employé est donc soumis à des contraintes de temps, surcharge de travail, obligation de performance génératrices de stress, de tensions, de fatigue, surtout lorsque le salarié, affecté à un nouvel emploi dans l'entreprise et sur un nouveau secteur, doit, en quelque sorte "faire ses preuves" comme un salarié en "période d'essai".

Dans ce contexte professionnel très stressant et contraignant l'employé peut être amené, lors de la réalisation d'un trajet mission pour se rendre chez un client, à trop négliger les exigences de sa seule tâche de conduite pour se consacrer en priorité aux exigences de son activité professionnelle prenant ainsi certains risques par exemple, comme dans le cas étudié, en roulant trop vite, eu égard aux dangers potentiels d'une situation, pour arriver à l'heure à son rendez-vous, en suivant de trop près un collègue qui l'accompagne, en se focalisant mentalement sur ses préoccupations de travail.

La survenue d'un dysfonctionnement dans la gestion d'une situation donnée, créant un accident, est donc, dans certains cas, en étroite relation avec les contraintes, pressions, stress etc. divers, liés au métier exercé. Les objectifs à atteindre, en terme de rapidité d'exécution des tâches, de rentabilité, de performance etc. de certains métiers de "service à une clientèle" peuvent être fortement impliqués, dans certains cas, dans la survenue d'un accident lors d'un trajet effectué pour remplir une mission. A l'occasion de ce cas, une question plus générale se pose aussi, concernant un contexte global économique difficile qui entraîne les entreprises à comprimer, au plus juste, leur effectif d'employés, créant ainsi des charges de travail de plus en plus importantes aux employés en place, et se traduisant, à terme, par des rythmes, contraintes et préoccupations professionnelles importants se concrétisant, un jour, par une défaillance dans la gestion d'une situation et un accident.

## **Cas 19053B**

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	19053B
Heure	10h30
Jour	Vendredi
Mois	Mai
Type de lieu et type d'environnement	En agglomération – zone d'activités
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(51) entrée sortie de giratoire – choc en file

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Avenue - Desserte de zone industrielle – largeur 9 m – 2 voies double sens de circulation avec marquage au sol
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Les usagers arrivent sur un giratoire à 4 branches réglementées par un "cédez le passage" de diamètre intérieur 28,5 m diamètre extérieur 50 m.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Renault Express
Âge, sexe, état-civil	41 ans et 4 mois – masculin – marié, 2 fils de 17 et 13 ans
Niveau d'études/formation	BEP Electronique
Profession/CSP	Technicien en téléphonie. DA : services aux entreprises (EN).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 7h pour réveiller ses enfants, leur préparer le petit déjeuner, puis s'est rendu à son agence entre 8h30 et 9h pour ensuite aller attendre sa collègue à la sortie de l'autoroute, pour la guider.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	RAS
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de service, qui lui est alloué.
Départ/destination, objet du déplacement	Départ de l'agence en centre-ville vers la sortie d'autoroute, pour accueillir une collègue et la guider chez un client dans la zone industrielle qu'elle ne connaît pas.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire unique, zone bien connue.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 5,5 km Distance lieu de départ lieu de destination 6 km Distance domicile lieu d'accident 6 km
Présence de passagers	Non

Contrainte horaire	Oui devait être chez le client à 10h30, mais était dans les temps.
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(04) Franchit un giratoire.
Impliqué confronté à	(06) véhicule circulant derrière même sens.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Non renseigné.
Vitesse reconstituée	Non reconstituée.

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur est suivi par sa collègue qu'il guide sur le trajet menant chez un client à dépanner. Il aborde le giratoire.
Situation d'accident	Le conducteur aborde l'entrée du giratoire. Il perçoit un camion qui s'y engage à partir de l'axe de gauche, il s'arrête pour laisser la priorité à ce camion. Il est probable que l'arrêt à la balise n'ait pas été progressif mais réalisé au dernier moment par un freinage un peu brusque alors que le véhicule a déjà légèrement dépassé la ligne du cédez le passage.
Situation d'urgence	N'a pas vu sa collègue se rapprocher dangereusement derrière lui, n'a rien pu faire.
Situation de choc	La Citroën C15 percute de son avant droit l'arrière droit de l'Express.
Gravité	Légèrement blessé.

#### 5 – Commentaires

(Voir cas 19053A)

### **Cas 19093**

#### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	19093
Heure	11h55
Jour	Lundi
Mois	Octobre
Type de lieu et type d'environnement	En agglomération, zone d'activités commerciales.
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(44) choc en intersection même route sens inverse un véhicule en tourne à gauche

#### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, largeur 9,2 m, 2 voies double sens de circulation.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en T, îlot dur et zone de stockage central aménagée à la sortie d'un Centre Commercial.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

#### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Fourgon Renault turbo Messenger
Âge, sexe, état-civil	36 ans – masculin – célibataire
Niveau d'études/formation	CAP de pâtissier, confiseur, chocolatier traiteur
Profession/CSP	Manutentionnaire magasin Point P. DA : services aux entreprises (EN).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 6h, a commencé à travailler à 7h30 puis a bu un café avant de partir faire une livraison, a fait ensuite du rangement toute la matinée avant de repartir en livraison.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait bien.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de la société, usage quotidien, 5 à 6 fois par jour travaillé.
Départ/destination, objet du déplacement	Retour de livraison au siège de l'entreprise.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire le plus court.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 5 km Distance lieu de départ lieu de destination 5 km Distance domicile lieu d'accident 2 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non

Port de la ceinture	Non
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(03) franchit un carrefour pour tourne à gauche.
Impliqué confronté à	(07) un véhicule venant d'en face sens inverse.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Roule en première est en train de démarrer.
Vitesse reconstituée	24 km/h

#### 4 – Analyse en phase

Déroulement de l'accident	
Situation de conduite	Le conducteur circule sur la RD, il aborde une intersection en T à gauche aménagée à l'entrée-sortie d'un centre commercial. Il est près de midi la circulation est dense pour sortir du centre commercial. Le conducteur s'arrête au centre de la chaussée, sur une zone de stockage central assez étroite (son arrière déborde sur la voie de circulation). Il a l'intention de tourner à gauche pour rentrer dans le centre commercial.
Situation d'accident	Lorsque le conducteur du fourgon s'arrête au centre de la chaussée il regarde en face sur le flux de sens inverse à cisailer et ne voit aucun véhicule arriver de ce côté-là. Il semble avoir été ensuite, pendant un certain temps, focalisé sur son côté gauche, sur des véhicules sortant du centre commercial et le gênant pour réaliser sa propre manœuvre de tourne-à-gauche. Durant ce temps, il délaisse le flux à cisailer et ne voit pas une moto arriver de ce côté. Lorsqu'il lui est possible d'engager sa manœuvre il ne reprend pas d'information (focalisé alors sur l'avant) et ne perçoit le danger que lorsqu'il entend un grand coup de frein et un choc contre son fourgon.
Situation d'urgence	N'a fait aucune manœuvre d'urgence avant le choc.
Situation de choc	
Gravité	Indemne. Autre impliqué : blessé léger.

#### 5 – Commentaires

L'impliqué est manutentionnaire, mais manifestement il effectue fréquemment des livraisons avec ce fourgon. Il est levé de puis 6 heures, et près de midi quand l'accident se produit. Le carrefour d'accès au centre commercial est mal aménagé en ce qu'il met en conflit la trajectoire des véhicules entrants avec celle des véhicules sortants, d'où un problème de distribution de l'attention pour cet impliqué.

L'emploi de manutentionnaire ne demande pas une grande qualification, mais le personnel peut être soumis aux contraintes des multi-tâches que peut lui imposer l'employeur. L'employé fait de la manutention, il range, il nettoie, il entretient, au besoin il prend le volant et il livre, d'autant plus facilement que la conduite du véhicule utilisé ne demande pas un permis autre que le permis B. L'employé est à disposition, plutôt que soumis au rythme d'un emploi du temps préprogrammé. Il peut selon les besoins être invité à délaisser momentanément une tâche, et y revenir ultérieurement. C'est un emploi qui peut être physiquement fatigant mais également mentalement contraignant, si l'organisation du travail se fait au coup par coup, sous la pression du besoin du moment et dans l'urgence, avec la difficulté de garder le fil des tâches interrompues à reprendre.

Dans le cas présent, la défaillance attentionnelle de l'employé se situe à l'issue d'une demi-journée d'activité, et alors qu'il est sur le point de rendre le fourgon et d'aller déjeuner.

### **Cas 20033**

#### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	20033
Heure	14h37
Jour	Mardi
Mois	Juin
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération– Centre ville – Place de l'Eglise – Commerces environnants
Luminosité et condition atmosphérique	Jour – pluies légères
Estimation du trafic au moment de l'accident	Moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(41) Tourne-à-gauche dans une intersection

#### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en X d'une avenue avec la rue principale. Sans aménagement, régime de priorité à droite.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Une zone de stationnement aménagée sur le bord droit de l'avenue avec des véhicules garés masque la visibilité entre les usagers circulant sur cette avenue et ceux venant de la rue principale à droite. (Distance de visibilité réciproque = 15 m)

#### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	R21
Âge, sexe, état-civil	Masculin (informations manquantes)
Niveau d'études/formation	Indéterminé
Profession/CSP	Possède une société de Nettoyage. DA : services aux entreprises (EN).
Statut actuel	En activité.
Emploi du temps (activités antérieures)	Venait d'un chantier à proximité des lieux. Il s'était arrêté à un tabac près du carrefour pour y acheter des cigarettes.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Indéterminé
Médicaments, drogues	Indéterminé
Alcoolisation	Indéterminé
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Indéterminé
Départ/destination, objet du déplacement	Venait d'un chantier à proximité et rentrait.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Indéterminé.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Domicile-lieu de l'accident : environ 120-130 km
Présence de passagers	Oui – 3 passagers employés de l'entreprise de nettoyage
Contrainte horaire	Indéterminé
Port de la ceinture	Oui

Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(03) franchit un carrefour pour tourne-à-gauche
Impliqué confronté à	(04) un véhicule non prioritaire arrivant de sa gauche
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	10-20 km/h
Vitesse reconstituée	12 km/h

#### 4 – Analyse en phase

Déroulement de l'accident	
Situation de conduite	Le conducteur circule sur la Rue Principale, il a l'intention de tourner à gauche dans l'Avenue. Autre impliquée : une Ford Ka aborde le carrefour avec la Rue Principale à sa droite à la vitesse de 40 km/h d'après reconstitution.
Situation d'accident	Le conducteur regarde à sa gauche avant de tourner (prise d'information anticipée, il ne voit rien sur les 15 m de visibilité disponible en raison de véhicules garés en rive droite de l'Avenue. Il regarde à droite, ne voit personne non plus et engage son tourne-à-gauche dans la foulée, à faible vitesse (entre 10 et 20 km/h) en coupant totalement la trajectoire à gauche. Il cisaille la voie où circule l'autre impliquée qu'il n'a pas perçue. Autre impliquée : la conductrice de la Ka gênée par les véhicules en stationnement sur la droite ne perçoit la R21 que lorsque l'avant de ce véhicule dépasse les véhicules garés à droite (perception du danger à 17 m d'après la reconstitution).
Situation d'urgence	Indéterminé. Autre impliquée : freinage, 6 m de traces
Situation de choc	L'angle avant gauche de la R21 percute l'avant de la Ka
Gravité	Conducteur et passagers indemnes. Autre impliquée : les 3 occupants de la Ka sont indemnes (légères douleurs cervicales de la conductrice)

#### 5 – Commentaires

La manœuvre de cet usager prioritaire est inadaptée en ce qu'il prend une information anticipée sur sa gauche et semble ne pas avoir remarqué le peu de visibilité dont il dispose de ce côté-là (stationnement gênant) puisqu'il prend ensuite une information à sa droite et ne voyant personne s'engage dans la foulée dans une manœuvre de tourne-à-gauche qui aurait nécessité qu'il s'avance quasiment au pas pour dépasser les véhicules masquant la visibilité et voir ce qui pouvait arriver à sa gauche.

Le conducteur en mission travail serait le "patron" de l'équipe de Société de Nettoyage qu'il transporte dans le véhicule). Cet usager venait d'un "chantier" et repartait vers son entreprise située à 120-130 km de ce chantier.

Travailler dans une Société de Nettoyage implique de nombreux déplacements, quelquefois, comme dans ce cas, d'assez longue distance, effectués d'un "chantier" à l'autre, avec transport de personnel pour effectuer les tâches prévues. Selon l'importance et la difficulté des travaux de nettoyage à réaliser c'est une profession qui peut générer un certain niveau de fatigue, ainsi que des contraintes temporelles selon le nombre de "chantiers" à réaliser, dans la journée, la semaine etc., autant d'éléments qui peuvent nuire à l'activité de conduite automobile qui suivra le départ d'un chantier.

Par ailleurs, quitter un endroit où s'est déroulée l'activité professionnelle pour se rendre dans un autre ou revenir à l'entreprise ne signifie pas forcément l'arrêt de l'activité professionnelle. Il est possible que lors des déplacements entre chantiers ou chantier/entreprise, des discussions d'ordre professionnel puissent se dérouler entre le conducteur du véhicule et ses collègues ou employés, situation pouvant nuire à l'attention portée à la tâche de conduite à réaliser et à son environnement.

Autrement dit, dans certaines professions générant de nombreux déplacements avec des collègues ou employés à bord, le véhicule peut être considéré comme remplaçant un "bureau" et le trajet entrepris utilisé comme temps de travail et de discussion sur le travail au détriment d'une activité de conduite qui deviendra alors secondaire dans les préoccupations du conducteur, et par conséquent mal gérée.

**Cas 21015**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	21015
Heure	11 h 50
Jour	Mardi
Mois	Septembre
Type de lieu et type d'environnement	Limite d'agglomération, zone d'activité (petite université en limite de campagne).
Luminosité et condition atmosphérique	Jour – Temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Faible
Manoeuvre origine de l'accident	(36) entrée sur la chaussée, en section courante, en tourne à droite

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur, nombre de voie, marquage et limitation de vitesse en section courante	Voie de desserte en milieu suburbain, 2 sens de circulation sans marquage, chaussée étroite de 4,5 m, 50 km/h.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Visibilité latérale limitée à gauche à 120 m et à droite à 20 m par un transformateur EDF.

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Opel Corsa
Âge, sexe, état-civil	Femme de 30 ans 6 mois, mariée, sans enfant.
Niveau d'études/formation	Bac +5, formation d'ingénieur spécialité informatique
Profession/CSP	Ingénieur informatique salariée d'une association. DA : services aux entreprises (EN).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Sort d'une matinée de tests d'évaluation de niveau à un Institut Universitaire en vue d'une formation : <i>"pas crevant mais un peu stressant quand même hein, il faut se concentrer"</i> .
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Stress et probablement un peu de fatigue : <i>"J'ai quand même laissé tourner mon ... [moteur ?], je suis restée quand même 10 minutes dans ma voiture pour décompresser un peu et tout, j'ai passé un coup de fil, voilà"</i> . Elle commence à avoir faim.
Médicaments, drogues	Non. Pas de problème de santé.
Alcoolisation	Déclarée non alcoolisée, non contrôlée, pas de présomption d'alcoolisation.
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation	Personnel, usage quotidien.
Départ/destination, objet du déplacement	Il est 11h50. Elle quitte l'Institut ayant subi une matinée de tests, elle rentre à son lieu de travail à 25 km, pour y déjeuner (durée de trajet prévue ½ heure).

Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Elle en est au point de départ. C'est la 1 <sup>ère</sup> fois qu'elle passe là et fait cette manœuvre à cet endroit.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	37 km du domicile 25 km de son lieu de travail
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non, elle savait qu'elle mangerait sur place à l'arrivée, mais elle avait faim...
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(18) aborde une chaussée hors carrefour en tourne-à-droite.
Impliqué confronté à	(01) un véhicule prioritaire venant de sa droite (moto circulant sur la chaussée)
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	10 km/h
Vitesse reconstituée	Pas de reconstitution

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Elle "décompresse" à la sortie d'une matinée de tests stressants et exigeant de la concentration. Elle a faim et se met en route pour aller déjeuner à son lieu de travail, à 25 km de là. Sort de l'Institut en tourne-à-droite. Info à gauche (visibilité à gauche = 120 m) : personne. Le transformateur EDF la gêne pour prendre son info à droite : elle avance.
Situation d'accident	Tout en avançant doucement en tourne-à-droite, elle détecte la moto sommairement, bref coup d'œil qui ne lui permet pas de positionner la moto sur la chaussée ni d'estimer sa vitesse de rapprochement. Pour elle, la moto n'est pas un problème, elle est censée circuler sur la voie en sens inverse et ne pas interférer dans sa manœuvre. Si danger il y a, il vient de gauche. Elle se concentre de nouveau sur sa gauche en continuant d'avancer doucement en tourne-à-droite vers le centre de la chaussée. Quand elle regarde de nouveau à droite elle perçoit la moto devant son véhicule "comme par magie... d'un coup il était là".
Situation d'urgence	Elle ne sait ce qu'elle a fait, elle pense avoir freiné. "En même temps que je l'ai vu il y a eu le choc".
Situation de choc	Le choc est immédiat, la moto percute la Corsa au milieu de son capot en choc frontal
Gravité	Conductrice Corsa indemne, motard non casqué grièvement blessé à la jambe gauche.

#### 5 – Commentaires

La conductrice de la Corsa doit s'insérer en tourne-à-droite sur la route en laissant la priorité aux véhicules circulant sur cette route. Elle commet l'erreur initiale de prendre une information trop sommaire sur sa droite lui permettant de détecter la présence de la moto mais ne lui permettant de percevoir ni sa position au centre de la chaussée, ni sa vitesse élevée, et se désintéresse de ce véhicule perçu comme non pertinent, alors qu'il risque de l'être vu son positionnement et sa vitesse de rapprochement sur cette chaussée étroite pouvant induire des problèmes de croisement. Rassurée sur ce qui se passe à sa droite, elle se concentre alors sur sa gauche, et ne percevra la dangerosité de la situation que quand elle regardera (trop tard) devant elle.

L'état de la conductrice à l'issue de cette matinée de tests n'est pas neutre quant à l'inadaptation de sa stratégie de conduite à la situation. Ce type d'épreuve, la conductrice le dit spontanément, est stressant et fatigant. Elle déclare avoir eu besoin de "récupérer" avant de se mettre en route. On

oublie que l'activité de conduite est une activité mentale exigeante, et notre impliquée ne dispose sans doute pas encore des ressources disponibles à l'analyse des situations de conduite qu'elle va rencontrer.

## Cas 22021

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	22021
Heure	15h30
Jour	Jeudi
Mois	Juin
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération, intersection.
Luminosité et condition atmosphérique	Jour – Temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Fort
Manoeuvre origine de l'accident	(23) piéton traversant masqué par un véhicule en stationnement

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	L'Avenue RC est une petite voie urbaine à sens unique, largeur 3,4 m, stationnement aménagé en rive gauche de la chaussée.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en T avec l'Avenue DR. Des passages piétons sont aménagés au niveau du carrefour (sans feux).
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Des places de stationnement sont aménagées juste avant le passage piéton de l'Avenue RC. Un espace garé juste avant le passage piéton masque la visibilité sur la gauche.

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Peugeot 405
Âge, sexe, état-civil	37 ans et 11 mois – Féminin – divorcée depuis 6 ans – une fille de 12 ans
Niveau d'études/formation	Indéterminé
Profession/CSP	Secrétaire comptable dans l'entreprise de plomberie de son frère, située dans la zone d'activité. DA : construction (EH).
Statut actuel	En activité - Employée
Emploi du temps (activités antérieures)	Avait déjeuné le midi avec une stagiaire.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	RAS dit-elle.
Médicaments, drogues	Prend du Déroxat (antidépresseur depuis son divorce il y a 6 ans)
Alcoolisation	
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel – usage quotidien
Départ/destination, objet du déplacement	Etait partie de la Zone d'Activité où elle avait déjeuné avec sa stagiaire et se rendait à la banque pour y déposer des chèques et ensuite dans une entreprise pour acheter du matériel de bureau avant de regagner son lieu de travail.

Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Le plus court, utilisé au moins une fois par semaine – Connaît très bien.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Domicile lieu de l'accident : 17 km Travail lieu de l'accident : 2 km
Présence de passagers	Oui, une stagiaire.
Contrainte horaire	Aucune – avait tout son temps pour faire ses courses.
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(01) franchit un carrefour en T en allant tout droit
Impliqué confronté à	(10) un piéton traversant au niveau d'un passage piéton – venant de la gauche et masqué par un Renault Espace en stationnement sur le bord gauche de la chaussée
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	30 km/h
Vitesse reconstituée	37 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Elle circule sur l'avenue RC. Elle aborde un passage piéton situé au niveau du carrefour avec l'Avenue DR. Elle discute avec sa passagère de choses anodines et la radio fonctionne en sourdine, néanmoins on ne peut dire qu'elle est inattentive à sa tâche.
Situation d'accident	Un véhicule Espace Renault est stationné sur la gauche juste devant le passage piéton. Il masque le piéton s'apprêtant à travers la rue. La conductrice ne perçoit ce piéton que lorsqu'il débouche de derrière l'Espace.
Situation d'urgence	La conductrice crie en même temps qu'elle freine (6 m de trace). L'inclinaison des traces vers la droite de la chaussée montre qu'un coup de volant (réflexe) a été donné dans ce sens.
Situation de choc	La 405 percute de son avant les jambes de la piétonne qui tombe à terre.
Gravité	Conductrice et passagère indemnes. Autre impliqué : légèrement blessée.

#### 5 – Commentaires

La conductrice de la 405 se déplace pour effectuer des démarches liées à son activité de secrétaire comptable. Elle est accompagnée d'une stagiaire. Elle circule à faible allure, et la visibilité sur le trottoir de gauche au niveau du passage lui est masquée par un véhicule en stationnement autorisé. Elle ne pouvait donc voir le piéton s'apprêtant à traverser et lui laisser la priorité. Elle réagit en freinant dès qu'elle l'aperçoit.

Occuper un emploi administratif dans une entreprise (secrétaire, comptable...) génère souvent des déplacements à faire dans le cadre du travail (dépôt/retrait de courrier, achats de petit matériel de bureau, démarches bancaires, etc.).

## Cas 14042

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	14042
Heure	12h05
Jour	Vendredi
Mois	Septembre
Type de lieu et type d'environnement	De type suburbain, sortie d'agglomération
Luminosité et condition atmosphérique	De jour - pluie légère
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(41) en intersection, impliqués provenant de voies différentes, un usager en tourne-à-gauche

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RN, largeur 10,5 m, 3 voies, double sens de circulation, voie centrale non affectée.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en T entre une RD non prioritaire réglementée par un "cédez le passage", et une RN avec zone de stockage central sur la RN.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Chaussée mouillée

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Trafic Renault
Âge, sexe, état-civil	23 ans – féminin – célibataire
Niveau d'études/formation	DEUG de psychologie
Profession/CSP	Educatrice dans un centre pour enfants handicapés. DA : services (EP).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levée à 6h10, s'est rendue au centre à 7h30, s'occupe des enfants jusqu'à 9h30 puis à 9h40 part avec le Trafic accompagner les enfants à une séance d'équitation. Un autre éducateur l'accompagne.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Etait de bonne humeur.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de service, usage régulier.
Départ/destination, objet du déplacement	Départ du Centre équestre, de retour vers le centre pour enfants.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Le plus court, 2 fois par semaine.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 4 km Distance lieu de départ lieu de destination 10 km Distance domicile lieu d'accident 3 km
Présence de passagers	7 jeunes handicapés et 1 éducateur.

Contrainte horaire	Non, mais attendus pour le repas (à l'heure).
Port de la ceinture	Question non posée
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(03) franchit un carrefour en tourne à gauche.
Impliqué confronté à	(01) un véhicule prioritaire venant de sa droite.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	40-50 km/h
Vitesse reconstituée	40/50 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	La conductrice du minibus part du centre équestre pour raccompagner les enfants à leur centre de rattachement pour le déjeuner. Elle arrive à l'intersection et ralentit au "cédez le passage". Ne percevant personne sur sa gauche la conductrice s'engage (sans arrêt franc préalable) dans la première partie de la traversée (première voie à cisailer venant de gauche).
Situation d'accident	En roulant vers le refuge central aménagé sur la voie médiane, la conductrice regarde à droite et perçoit une Seat en approche à une distance qu'elle estime suffisante pour ne pas avoir à s'arrêter, et s'engage en tourne-à-gauche. Elle ne s'occupe plus que de sa manœuvre.
Situation d'urgence	La conductrice ne perçoit pas le rapprochement rapide de la Seat et ne tente aucune manœuvre d'évitement. Le conducteur de la Seat qui arrivait très rapidement tente un freinage et glisse roues bloquées sur le sol mouillé.
Situation de choc	La Seat percute le minibus à l'arrière.
Gravité	Blessés légers.

#### 5 – Commentaires

Les activités professionnelles de l'éducatrice formée en psychologie incluent la conduite d'un minibus pour le transport des enfants. Le type de véhicule ne nécessite pas de permis spécifique du type "transports de personnes". Elle est accidentée au cours de ce transport. La manœuvre effectuée consiste à "cisailer" un premier flux de circulation venant de sa gauche et à s'insérer dans un second flux de circulation venant de sa droite. Dans les deux cas la vérification des conditions de sécurité s'est faite véhicule en mouvement, sans marquer d'arrêt ni à l'abord du carrefour, ni sur le "stockage central", donc sous contrainte de temps. Le temps limité lui a permis de voir que la Seat était "loin", mais pas de voir qu'elle arrivait "vite". On peut conclure à une sorte d'imprudence.

L'éducatrice ou l'éducateur auprès des enfants s'assure de leur développement harmonieux. Sa fonction principale et quotidienne consiste à créer un milieu de vie propice au développement physique, psychomoteur, cognitif, langagier, socio-affectif et moral de l'enfant. Elle ou il accompagne l'enfant dans l'exploration de son environnement.

L'éducatrice ou l'éducateur à l'enfance a également pour rôle de concevoir, d'organiser, d'animer et d'évaluer des activités éducatives favorisant le développement global et général d'un enfant placé sous sa responsabilité. Elle ou il participe à l'animation et à l'évaluation des activités de groupes, de sous-groupes aussi bien qu'à des activités individuelles. Bref, elle ou il contribue à la création d'un climat stimulant pour l'apprentissage.

L'éducatrice ou l'éducateur en services de garde est aussi appelé(e) à établir une étroite relation de partenariat avec les parents et les autres partenaires du milieu, son rôle est aussi de s'assurer d'une concertation sur les interventions à effectuer auprès des enfants. Enfin, elle ou il doit participer activement et de façon régulière au travail d'équipe avec ses collègues.

Qualités requises : elle ou il doit avoir un bon sens de l'organisation, beaucoup de flexibilité, aimer les enfants, faire preuve de solidité affective, faire preuve de créativité, avoir une grande capacité d'écoute.

## Cas 17041

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	17041
Heure	18h15
Jour	Jeudi
Mois	Juillet
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération, rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour, temps légèrement couvert
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(44) – tourne-à-gauche en intersection avec un usager arrivant en sens inverse

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD largeur 8 m, 2 voies double sens de circulation avec marquage au sol.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en X entre deux RD, îlots durs sur l'axe secondaire.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	IVECO turbo daily
Âge, sexe, état-civil	52 ans et 5 mois – masculin – marié au moins un fils
Niveau d'études/formation	Inconnu
Profession/CSP	Responsable de blanchisserie industrielle. Ancien conducteur de bus à Lyon. DA : services aux particuliers (EP).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Non connu
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Conducteur sanguin, s'emportant facilement, semble être dans un état d'énerverment prononcé lors des tentatives d'entretien.
Médicaments, drogues	Non connu
Alcoolisation	Alcoolisation déclarée mais non confirmée par le dépistage instrumenté (!)
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Effectue un remplacement du chauffeur absent pour congés.
Départ/destination, objet du déplacement	Va livrer du linge propre à un hôtel.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Non connu
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 43 km Distance lieu de départ lieu de destination 44 km Distance domicile lieu d'accident 43 km
Présence de passagers	Non

Contrainte horaire	Non connu
Port de la ceinture	Non connu
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(03) franchit un carrefour pour tourne-à-gauche
Impliqué confronté à	(07) un véhicule venant d'en face sens inverse
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Apparemment très faible (presque à l'arrêt) d'après les déclarations de l'autre impliqué.
Vitesse reconstituée	De l'ordre de 5 km/h

#### 4 – Analyse en phase

Déroulement de l'accident	
Situation de conduite	Le conducteur de l'Iveco se rend à un hôtel pour y déposer du linge propre. Ce n'est pas sa fonction habituelle, il remplace un chauffeur en vacances. Il doit tourner à gauche à l'intersection. Il met son clignotant à gauche et ralentit fortement.
Situation d'accident	Une R11 arrive en sens inverse. Le conducteur déclare qu'il "a eu la flemme" de s'arrêter et engage sa manœuvre en forçant le passage, attendant de l'autre usager qu'il ralentisse.
Situation d'urgence	Il réalise qu'il n'aura pas le temps et freine, s'arrêtant en travers de la chaussée.
Situation de choc	La R11 percute de front l'avant gauche de l'Iveco.
Gravité	Conducteur indemne. Autre impliqué : indemnes.

#### 5 – Commentaires

Ce responsable d'entreprise de blanchisserie effectue un remplacement d'un salarié chauffeur-livreur en congé. C'est une activité qui n'est pas en temps normal dans ses attributions, mais qu'il effectue "pour dépanner", sous la contrainte des circonstances : manque de personnel en période de surcharge de travail (blanchisserie d'hôtellerie en "période haute" d'été). Peut-être peut-on y voir la source de son énervement et de sa mauvaise humeur.

Cette mauvaise humeur, les contraintes saisonnières du travail, un éventuel surmenage, doivent avoir joué un rôle dans le risque qu'il a pris de "forcer le passage" pour tenter d'éviter un arrêt symboliquement vécu comme du temps perdu.

L'activité de chauffeur livreur traitée en termes de tournée, de contrainte horaires, est abordée par ailleurs. Nous faisons l'hypothèse que le comportement du conducteur pourrait avoir été influencé par son ancienne activité de conducteur de bus, c'est pourquoi cet aspect est développé ci-dessous (conservation des habits liés à cette ancienne profession de conducteur professionnel).

Le conducteur est au volant d'un véhicule prioritaire en départ de stationnement. Il peut avoir la sensation d'imposer par la dimension physique du véhicule et la réglementation en vigueur, le respect aux autres usagers. Sa conduite, qui comporte le volet transport de passagers devrait être souple et sans à coup, le parcours est certes routinier, mais l'attention du conducteur est généralement en éveil compte tenu de l'interdépendance avec l'environnement de conduite. A la tâche de conduite en milieu urbain, il faut ajouter la fonction de contrôle des passagers, de résolution des conflits, de régulation de l'agressivité. La notion de contrainte horaire est peu présente, sauf pour respecter les horaires imposés sur le secteur à couvrir. Les conducteurs récupèrent "à la minute" tout dépassement horaire effectué lors de leur activité, soit sous forme de repos compensateur, soit sous forme de salaire. On peut a priori exclure, pour les conducteurs de bus en milieu urbain, la nécessité de compensation par la vitesse, outre le fait que des régulateurs soient en permanence affectés à la surveillance des parcours dans les groupes très structurés comme la RATP. Le stress de ce métier provient essentiellement du contact avec le public, dont le comportement est parfois peu prévisible et des conditions de circulation urbaine qui peuvent être parfois pénibles.

## Cas 18046

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	18046
Heure	12h30
Jour	Mardi
Mois	Novembre
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – pluie légère – chaussée mouillée
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(30) circulation en sens inverse en courbe

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, largeur 4,1 m, 2 voies double sens de circulation, sans marquage axial.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Qualité de revêtement enrobé traditionnel avec accumulations d'eau ponctuelles et mauvais drainage, accotement herbeux non praticables. Virage à visibilité axiale limitée à 100 m entre véhicules circulant en sens inverse. Chaussée très étroite (4,1 m) rendant les croisements difficiles.

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Renault Twingo
Âge, sexe, état-civil	55 ans et 7 mois – féminin – divorcée
Niveau d'études/formation	Bac +2
Profession/CSP	Infirmière libérale pratiquant depuis 15 ans son métier sur le secteur. DA : services aux particuliers (EP).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	A effectué sa tournée du matin sur plusieurs communes du secteur, notamment s'est occupée de personnes âgées.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Signale des préoccupations personnelles importantes qui lui font souci (préoccupations non précisées).
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	RAS
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel, usage quotidien dans le cadre professionnel. Les 4 pneus du véhicule sont sous gonflés : réduction de l'adhérence et de la stabilité du véhicule.
Départ/destination, objet du déplacement	Retour au domicile après sa matinée de travail.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire le plus direct emprunté une fois par jour.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance Domicile lieu de l'accident 2 km. Point de départ lieu de l'accident 4,8 km.

Présence de passagers	Présence de ses chiens qui manifestent leur impatience.
Contrainte horaire	Oui, elle devait déjeuner avec une amie à son domicile et devait préalablement promener ses chiens pour leur faire faire leur besoin.
Port de la ceinture	Oui.
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(08) circule en section courante en courbe
Impliqué confronté à	(07) un poids lourd circulant en sens inverse
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	70-80 km/h
Vitesse reconstituée	35 km/h avant le choc et après freinage.

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	La conductrice de la Twingo circule sur un itinéraire bien connu du secteur qu'elle couvre en tant qu'infirmière libérale. Elle aborde une courbe à droite où la visibilité axiale est limitée à 100 m. Il pleut la chaussée est mouillée. Devant déjeuner avec une amie vers 13h (heure de l'accident 12h30) elle est un peu pressée d'autant plus qu'elle doit s'arrêter en chemin pour faire faire leurs besoins à ses chiens présents dans le véhicule. Elle aborde donc la courbe à une vitesse un peu trop élevée eu égard à l'étroitesse de la chaussée, la pluie, le manque de visibilité axiale (70-80 km/h déclarés). Par ailleurs elle est soucieuse (préoccupations importantes à cette période). Elle essaie de se divertir en fixant son attention sur une émission radio qu'elle apprécie. Ses chiens sentant l'arrivée prochaine à l'endroit où ils vont pouvoir sortir faire leurs besoins, s'agitent dans la voiture. Cette conductrice pense que cette route est interdite aux poids lourds (pas de confirmation dans le dossier). Elle ne s'attend donc pas à être confrontée à ce genre de véhicule.
Situation d'accident	La conductrice peu attentive à sa tâche et ne s'attendant pas à rencontrer un poids lourd en sens inverse perçoit probablement assez tardivement la présence de celui-ci et l'impossibilité de le croiser normalement.
Situation d'urgence	Surprise par la situation, la conductrice freine très fortement, ses roues se bloquent et glissent sur la chaussée mouillée. La Twingo tire alors droit vers le camion.
Situation de choc	La Twingo percute le poids lourd en choc frontal
Gravité	Conductrice grièvement blessée. Autre impliqué : indemne

#### 5 – Commentaires

La défaillance de la conductrice (vitesse et inattention à sa conduite) se situe au niveau d'un manque d'anticipation sur la survenue d'un événement possible sur cette route (croisement difficile à gérer, auquel elle a déjà été confrontée par le passé), lié à l'étroitesse de la chaussée, la visibilité axiale limitée par la courbe, la chaussée mouillée.

Une matinée de travail, notamment pour s'occuper de personnes âgées, des préoccupations importantes sur le plan personnel, une contrainte de temps, des chiens qui s'agitent dans le véhicule ("passagers" impatients), une sur-expérience du trajet effectué sur un secteur d'intervention bien connu, un métier d'infirmière libérale sans doute stressant et fatigant par moment, sont autant d'éléments ayant joué un rôle dans la vitesse, l'inattention, voire l'hypovigilance (heure du déjeuner) de la conductrice lors de la réalisation de son trajet.

Usager ayant l'habitude de circuler quotidiennement sur des trajets d'un secteur très connu. La sur-expérience des itinéraires empruntés aller-retour des visites à des patients suivis sur de longues

durées (comme les personnes âgées par exemple) peut favoriser l'adoption d'un style de conduite très automatisé peu compatible avec les exigences sécuritaires de certaines situations.

On peut également supposer que ce type de métier de soins et d'aide à autrui, a fortiori lorsqu'il est pratiqué en libéral (sans le soutien d'une structure, équipe médicale), demande sur le plan humain beaucoup de sérieux, de sens des responsabilités, d'investissement personnel. Il entraîne aussi quelquefois des périodes de surcharge lorsque la demande de soins est plus importante que le nombre d'infirmiers disponibles (remplacements à faire par moment évoqués par la conductrice). C'est donc un métier à forte responsabilité et à forte charge de travail tant sur le plan pratique (contraintes d'organisations, plannings...) et technique, que moral. Un métier également soumis, en libéral, à un souci de rentabilité financière dépendante du nombre de patients à soigner.

C'est donc un métier très actif, très prenant, nécessitant de nombreux déplacements, ce qui peut induire à long terme de la fatigue, du stress, de la précipitation, des soucis importants. Ces contraintes professionnelles pouvant se superposer à des difficultés et fatigues liées à la vie personnelle de l'individu sont autant d'éléments pouvant jouer un rôle dans la survenue d'un accident mettant en cause, lors d'un trajet s'effectuant dans le cadre professionnel, la pratique de vitesse trop élevée combinée à un manque d'attention manifeste du conducteur à un environnement de conduite sur-pratiqué et de ce fait en grande partie négligé quant à ses difficultés et exigences.

De plus, après avoir prodigué des soins des heures durant, la reprise du véhicule en fin de période de travail, peut-être ressenti comme un "moment de relâche, de repos" où le conducteur va enfin pouvoir "s'occuper de soi", et de ce qui le préoccupe personnellement. Dans ce contexte la tâche de conduite devient alors très secondaire avec toutes les conséquences fâcheuses sur l'attention à y porter pour pouvoir adopter en certaines circonstances et lieu la stratégie de prudence exigée par les situations rencontrées.

**Cas 20026A**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	20026A
Heure	14h30
Jour	Jeudi
Mois	Mai
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(47) intersection, même sens, dont un véhicule en tourne à gauche

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD – largeur 5,4 m – 2 voies double sens de circulation – marquage axial – Limitation de vitesse à 70 km et interdiction de dépassement
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en X
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Super 5
Âge, sexe, état-civil	33 ans et un mois – masculin – marié 2 enfants
Niveau d'études/formation	D.E de Kinésithérapeute. DA : services aux particuliers (EP).
Profession/CSP	Kinésithérapeute
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	A passé sa matinée à son cabinet, a déjeuné, puis a commencé ses visites à domicile.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait bien, se dit attentif mais ne se souvient pas s'il a laissé ou non passer une voiture lors de sa manœuvre
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel, beaucoup de déplacements professionnels sur de petits trajets.
Départ/destination, objet du déplacement	Visiter un patient.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Seul itinéraire possible, un itinéraire alternatif étant en travaux.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 2 km Distance lieu de départ lieu de destination 2,6 km Distance domicile lieu d'accident 22 km
Présence de passagers	Non

Contrainte horaire	Non, avait un rendez-vous mais n'était pas pressé
Port de la ceinture	Déclarée portée
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(03) franchit un carrefour en tourne à gauche
Impliqué confronté à	(06) un véhicule venant de derrière même sens
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	5 km/h
Vitesse reconstituée	Pas de reconstitution.

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur au volant de sa Super 5 vient de quitter son premier patient de l'après-midi et se rend chez le suivant en empruntant un itinéraire qui lui est familier. Sa profession l'amène à utiliser régulièrement les routes aux alentours de son cabinet de consultation. Il ralentit à l'approche de l'intersection, sa vitesse déclarée est de 5 km/h, il a l'intention de tourner à gauche dans le carrefour.
Situation d'accident	Le conducteur a du mettre son clignotant très tardivement au moment de tourner à gauche (ou bien ne l'a pas mis ?), de même qu'il ne regarde dans son rétroviseur extérieur qu'au moment où il amorce son tourne-à-gauche. Il perçoit alors une 205 GTI arrivant "à fond" et en train de le dépasser.
Situation d'urgence	Le conducteur freine et arrête sa manœuvre de tourne à gauche. L'autre impliqué : freine brutalement en se déportant sur la gauche de la chaussée vers le bas-côté (20 m de traces). Il évite de percuter la Super 5 mais se dirige vers un abribus
Situation de choc	La 205 s'encastre dans l'abri bus
Gravité	Impliqué indemne Autre usager : conducteur indemne, passager légèrement blessé.

#### 5 – Commentaires

Ce conducteur roule tous les jours, sur un secteur restreint autour de son cabinet pour aller soigner à domicile certains de ses patients. Les rendez-vous se succèdent, de semaines en semaines, il finit par s'habituer aux trajets, ceux-ci sont courts. Il se peut qu'une sur expérience des trajets entraîne le conducteur à l'adoption d'une conduite automatique, peu attentive à la tâche à réaliser et à l'environnement dans laquelle elle se déroule. Ce mode de fonctionnement peut encore être accentué après plusieurs heures passées, dans la journée, à donner des soins à ses patients (activité pouvant être fatigante) et s'il est absorbé en passant d'un patient à l'autre par des préoccupations d'ordre professionnel.

La kinésithérapie par les manipulations corporelles exercées, en ostéopathie principalement, nous donne une approche douce, très tactile de l'environnement. Cette profession qui a pour objectif de réparer des articulations endolories, ou de soulager par pressions manuelles, par massages, des douleurs musculaires s'exerce a priori avec une certaine sérénité. Elle nécessite certes une musculature et une certaine précision du geste, mais ne fait appel à aucun caractère expéditif ou brutal dans sa pratique. Le caractère lent, non agressif de cette pratique médicale pourrait se refléter dans une conduite un peu passive, non réactive du véhicule.

L'autre aspect est lié à l'aspect organisationnel du kinésithérapeute qui exerce sa profession de façon indépendante. Il a la charge d'un cabinet, des relations avec les partenaires sociaux (CRAM, assurances, mutuelles) et administratifs. Cela implique qu'outre des journées de travail physique (masser ou manipuler est un acte fatigant), il faut s'impliquer dans des activités secondaires plus administratives telles que la comptabilité du cabinet, la tenue d'un carnet de rendez-vous, d'un répertoire d'adresses et téléphones des patients, suivre le nombre de séances sur prescription, leur

facturation, des commandes de produits soit un certain nombre de tâches annexes contraignantes et pouvant être sources de préoccupations et de surcroît de fatigue.

Lors de petits déplacements professionnels on ne peut exclure que ces contraintes soient un facteur de déconcentration des tâches de conduite et ceci d'autant plus facilement que les trajets sont familiers (sur expérience des trajets et automatisation de la tâche).

## Cas 22031A

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	22031A
Heure	9h02
Jour	Mardi
Mois	Novembre
Type de lieu et type d'environnement	RD en contournement d'agglomération, ponctuée de carrefours giratoires, hors agglomération, rase campagne.
Luminosité et condition atmosphérique	Jour – Temps clair – Vent fort
Estimation du trafic au moment de l'accident	Moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(12) perte de contrôle en courbe (sortie de giratoire)

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Sortie de giratoire en courbe serrée de 28 m de long et d'un rayon de 34 m, difficile à négocier à vitesse trop élevée.

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Renault Twingo
Âge, sexe, état-civil	55 ans et 7 mois – masculin – marié – 1 enfant de 4 ans
Niveau d'études/formation	Certificat d'Etudes
Profession/CSP statut actuel	A été cuisinier de l'âge de 14 ans à 35 ans, puis a travaillé dans un garage. Ayant eu un gros problème cardiaque il a ensuite été déclaré en invalidité. Depuis 2 mois, il a commencé un travail chez un dentiste (préparations et livraison de préparations). DA : services aux particuliers (EP).
Emploi du temps (activités antérieures)	N'a pas travaillé la veille pour cause de bronchite. Toujours malade mais pour compenser, s'est levé plus tôt à 6h30, a quitté son domicile à 7h pour être au travail à 8h.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Le conducteur est malade, il souffre d'une bronchite pour laquelle il prend du Biostim (pas d'influence sur la conduite dans le Vidal).
Médicaments, drogues	Suit un traitement pour ses problèmes cardiaques (Ikorel, Isoptine).
Alcoolisation	RAS
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	La Twingo est un véhicule de service qu'il conduit pour la première fois. Le conducteur déclare qu'il ne se sentait pas à l'aise avec ce véhicule, qu'il ne l'avait pas en main et qu'il la trouvait trop légère et peu stable.
Départ/destination, objet du déplacement	Il part de son lieu de travail pour livrer une préparation dentaire.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire le plus court en distance empruntant des routes départementales, ainsi que de routes nationales plus roulantes.

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Lieu de travail à lieu de livraison : 33,8 km Départ à lieu de l'accident : 15 km Domicile à lieu de l'accident : 55 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Pas en retard sur son horaire.
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(08) sorti d'un giratoire, aborde une courbe en section courante.
Impliqué confronté à	(08) un problème de contrôle de trajectoire de son véhicule.
Vitesse déclarée en situation de Pré-accident	30 km/h
Vitesse reconstituée	40 km/h

#### 4 – Analyse en phase

Déroulement de l'accident	
Situation de conduite	Le conducteur vient de franchir un giratoire et se trouve en situation de réaccélérer. Il aborde une courbe serrée à droite de 34 m de rayon nécessitant qu'on la négocie à faible vitesse. Il déclare une vitesse de 30 km/h (la reconstitution donne une vitesse de 40 km/h).
Situation d'accident	Il déclare également qu'au moment où il sort du giratoire un fort coup de vent venant de la droite a déstabilisé son véhicule. Le véhicule se déporte en fin de courbe vers la voie de gauche (trace de ripage de la roue arrière gauche confortant l'idée d'une accélération transversale trop importante dans la courbe).
Situation d'urgence	Le conducteur ne sait plus très bien ce qu'il a fait, il dit avoir pensé à freiner mais ne sait pas s'il l'a fait, et essayé de revenir sur la droite mais ne pas en avoir eu le temps.
Situation de choc	La Twingo complètement sur la voie de gauche percute de son avant droit l'avant gauche d'une Scénic qui arrive en face.
Gravité	Blessé léger. Les 4 occupants de la Scénic sont indemnes.

#### 5 – Commentaires

Cette perte de contrôle est le résultat d'une combinaison d'éléments :

- le tracé présente des sollicitations dynamiques élevées.
- le conducteur ne connaît pas bien le comportement dynamique du véhicule qu'il conduit pour la première fois et avec lequel il ne se sent pas à l'aise (trop léger, instable).
- le conducteur s'est levé plus tôt que d'habitude et n'est pas en bonne santé.
- un fort vent souffle et le véhicule prend une rafale venant de droite au moment où l'utilisateur est probablement déjà en difficulté pour maintenir sa trajectoire.

Il s'agit d'un homme de 55 ans. On ne comprend pas bien le rapport entre son expérience professionnelle passée (cuisinier, mécanicien automobile), et son emploi actuel (préparateur en dentisterie). On note que cet emploi de préparateur inclut un volet de coursier, c'est-à-dire de conduite automobile pour livraisons dans le cadre professionnel. Nous ne savons pas quelle place est donnée à cette activité dans le contrat de travail ou la définition du poste.

On note que cet homme a une invalidité de 70 % pour problèmes cardiaques, qu'il s'est absenté la veille pour bronchite, que cette absence n'a pas dû être déclarée en arrêt de travail maladie puisqu'il est au travail le lendemain, à 8h au lieu de 10h habituellement, à la demande de son employeur, en récupération, et qu'il a dû se lever plus tôt que d'habitude malgré sa bronchite. On conçoit que son absence a occasionné du retard dans les préparations et livraisons de produits, générant ainsi un surcroît de travail à rattraper le lendemain.

C'est dans ce contexte de "récupération de défaillance" que se produit l'accident.

## **Cas 24009**

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	24009
Heure	11h43
Jour	Jeudi
Mois	Février
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération
Luminosité et condition atmosphérique	De jour, chaussée mouillée
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(12) perte de contrôle en courbe.

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, largeur 7 mètres, 2 voies, double sens de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Courbe à droite suivie d'une courbe à gauche, vitesse limitée à 70 km/h, chaussée mouillée.

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Peugeot 205
Âge, sexe, état-civil	45 ans et 5 mois – féminin – mariée 2 enfants
Niveau d'études/formation	BEPC - brevet professionnel de coiffure
Profession/CSP	Coiffeuse (à son compte). DA : services aux particuliers (EP).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levée à 7h, s'est rendu à l'hôpital pour un RV avec un spécialiste, puis avec du retard chez une cliente à 10h30.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	De bonne humeur
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel
Départ/destination, objet du déplacement	Départ de chez une cliente, retour domicile pour le déjeuner
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Plus court et plus fluide – itinéraire utilisé au moins une fois par mois
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 5,6 km Distance lieu de départ lieu de destination 10 km Distance domicile lieu d'accident 4,4 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Oui (la conductrice se définit comme une femme flirtant avec les horaires)

Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(08) circule en section courante en courbe
Impliqué confronté	(08) un problème de contrôle de son véhicule.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	90-100 km/h
Vitesse reconstituée	Non reconstituée

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	La conductrice de la 205 vient de coiffer à domicile une cliente. Elle a accumulé depuis le début de la matinée du retard sur le planning qu'elle s'était fixée. Après avoir parcouru 3,5 km en itinéraire rectiligne, la conductrice arrive à proximité d'un autopont dont l'entrée se fait par une grande courbe à droite, la chaussée est mouillée, sa vitesse déclarée se situe entre 90 et 100 km/h. Elle enchaîne sur une courbe à gauche sans ralentir.
Situation d'accident	Dans la courbe à gauche, elle ressent que sa vitesse est trop élevée sur ce sol mouillé, elle dit "freiner en douceur", le train arrière de la 205 décroche vers l'extérieur et la voiture part en tête-à-queue.
Situation d'urgence	La conductrice ne maîtrise plus rien.
Situation de choc	La 205 percute un véhicule qui circulait en sens inverse.
Gravité	La conductrice est légèrement blessée

#### 5 – Commentaires

La conductrice de la 205, en retard, pressée, et habituée à cette route aborde cette courbe à une vitesse trop élevée (panneau de limitation de vitesse à 70 km/h), alors que la chaussée est mouillée. Elle n'a pas de compte à rendre à un employeur, cependant la conscience du retard l'amène à déplacer son seuil de prise de risque, et à circuler à cet endroit plus vite que la combinaison courbe/sol mouillé ne le permet.



---

***Annexe 3 – Domaine "Construction"***



## **Cas 14006**

### *1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	14006
Heure	13h40
Jour	Mardi
Mois	Janvier
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps ensoleillé
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(40) en intersection, véhicules provenant de routes différentes.

### *2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RN, largeur 7 m, 2 voies double sens de circulation, en traversée d'agglomération (limitation 50 km/h).
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en T, non signalée sur la RN, chemin vicinal réglementé par un stop.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Sortie d'intersection à visibilité latérale réduite (platanes), obligation d'avancer sur la chaussée pour prendre la visibilité. Fort trafic sur RN et vitesses souvent élevées, difficulté de trouver un créneau d'engagement sur la chaussée à partir des petites intersections de dessertes locales.

### *3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Renault Express
Âge, sexe, état-civil	24 ans et 2 mois – féminin – célibataire
Niveau d'études/formation	BEP électronique
Profession/CSP	Technicienne de laboratoires Travaux Publics. DA : construction (EH).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Lever vers 6h30 habituel, demi-journée de travail sur le chantier, déjeuner en cafétéria de grande surface.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur...	Bonne humeur.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, Fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société en location. Conduit quotidiennement un Express (100 000 km/an), mais dispose de cet exemplaire depuis deux jours.
Départ/destination, objet du déplacement	Départ de la cafétéria de grande surface pour rejoindre le chantier. Chantier en cours pour test de solidité des ouvrages.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Unique. Usage quotidien depuis 3 mois ("connaît par cœur").

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 1,5 km Distance lieu de départ lieu de destination 14 km Distance domicile lieu d'accident 30 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Pas vraiment mais reprise du travail à 13h30, devait être un peu en retard.
Port de la ceinture	Non
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(01) franchit un carrefour allant tout droit.
Impliqué confronté à	04 - véhicule non prioritaire venant de sa gauche.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	40-60 km/h
Vitesse reconstituée	75 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Après sa pause déjeuner, la conductrice de l'Express regagne le chantier sur lequel elle effectue des contrôles. Elle est probablement un peu en retard, mais surtout c'est une conductrice qui dit avoir l'habitude de rouler vite. Elle circule à une vitesse supérieure à la limitation en vigueur (environ 75 km/h d'après reconstitution au lieu des 50 réglementaires). Elle se déclare attentive à son environnement de conduite mais n'imagine pas qu'un danger puisse venir du côté gauche.
Situation d'accident	Non attentive à la partie gauche de la chaussée, la conductrice de l'Express perçoit tardivement l'engagement d'une Ford venant du côté gauche (masqué par l'alignement de platanes) et en traversée de gauche à droite.
Situation d'urgence	Elle freine et braque à droite.
Situation de choc	l'Express percute la Ford en choc latéral.
Gravité	La conductrice de l'Express est légèrement blessée. Autre impliqué : la conductrice et ses 2 passagers sont indemnes.

#### 5 – Commentaires

La conductrice, décrite comme volontaire, déterminée, sportive, habituée à la vie nomade des chantiers sur l'ensemble de la France, a l'habitude de la conduite rapide et a déjà été verbalisée. L'environnement perceptible est plus proche de la rase campagne que de l'agglomération. Les voies vicinales raccordées à la RN sont masquées par les alignements de platanes, ce qui explique les vitesses élevées observées sur la zone. Elle est prise par surprise par la Ford qui doit s'avancer pour avoir la visibilité sur la RN, et s'est engagée dans la traversée de cette RN.

**Cas 16046**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	16046
Heure	15h15
Jour	Mardi
Mois	Octobre
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(32) circulation en file choc arrière

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RN, largeur 10,5 m, 3 voies, double sens de circulation, voie centrale non affectée
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Approche d'un carrefour en croix, en travaux pour devenir un giratoire.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Absence de panneaux de pré signalisation "circulation alternée" en approche des travaux à l'intersection, circulation alternée faite par un ouvrier muni de piquet mobile K10.

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Renault Express
Âge, sexe, état-civil	24 ans et 11 mois – masculin – célibataire
Niveau d'études/formation	Bac G2 niveau DEUG de droit
Profession/CSP	Conducteur de chantier spécialisé dans les piscines. DA : construction (EH).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	La veille de l'accident, le conducteur s'est couché vers minuit, il s'est levé vers 6h50, à noter que le conducteur effectue régulièrement des journées de travail de 12 heures et fait beaucoup de route, il est fatigué.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait "bien, normal", soucis quotidiens mais on peut penser qu'il manquait de sommeil, il a tiré au sort avec son frère, passager, pour savoir celui qui dormirait pendant le trajet.
Médicaments, drogues	Non
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de la société créée par son père. Véhicule chargé. Des tôles tenaient contre la porte arrière, et arrivaient entre les 2 sièges à hauteur des clips des ceintures de sécurité.
Départ/destination, objet du déplacement	Départ du siège de la Société, destination : deuxième bureau de la société.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	La RN offre un trajet plus direct, plus court et plus économique que l'autoroute également disponible, plus confortable que des RD sinueuses envisageables. Trajet effectué au minimum deux fois par jour

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 33 km Distance lieu de départ lieu de destination 47 km Distance domicile lieu d'accident 33 km
Présence de passagers	Un passager avant (frère endormi)
Contrainte horaire	Non
Port de la ceinture	Non portée (le chargement interdit de boucler les ceintures)
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(05) un véhicule circulant devant même sens
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Ne se souvient pas.
Vitesse reconstituée	65 km/h (reconstitution approximative)

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur effectue un itinéraire qu'il connaît bien pour le faire au moins 2 fois par jour. Il circule à 90 km/h environ. Il est fatigué par un rythme de vie professionnelle difficile et par une nuit courte. Son frère, passager, dort à ses côtés. Il suit ou rattrape un poids lourd circulant devant lui.
Situation d'accident	Le conducteur, probablement très peu attentif à sa tâche de conduite, voire même un peu somnolent, perçoit très tardivement que le poids lourd freine et s'arrête devant lui.
Situation d'urgence	Les marques au sol indiquent un freinage assorti d'un coup de volant à gauche très tardif (3 m de traces).
Situation de choc	Le Renault Express percute le semi-remorque pratiquement à l'arrêt en choc frontal avant décalé sur la gauche.
Gravité	Le passager avant sera légèrement blessé, le conducteur moyennement. Autre impliqué : indemne.

#### 5 – Commentaires

Le conducteur pense s'être endormi, "il n'y a qu'au volant que je m'endors, je pense que j'ai du m'assoupir". En fait, il doit simplement être somnolent, très peu attentif à sa tâche et à l'environnement de conduite, d'où sa perception trop tardive du freinage du PL. Il se peut aussi qu'il le suive de trop près ce qui peut expliquer qu'il ne puisse éviter de le percuter lorsque le PL freine brusquement.

Le rythme professionnel soutenu (12 heures par jour) d'un travail physique sur chantiers avec de fréquents déplacements, ainsi que l'heure de coucher tardive du conducteur la veille peuvent conforter l'hypothèse de fatigue, d'hypovigilance très marquée, particulièrement en ce début d'après-midi (digestion en cours).

Travail physique intense, déjà évoqué. Ce cas est à relier aux questions d'amplitude horaire, qui cependant peut-être liée à une activité plutôt saisonnière. L'installation de piscine suit en effet un rythme saisonnier printemps été que ce soit pour les installations, ou l'entretien.

A noter que lorsque l'entreprise est à caractère familial (comme c'est le cas pour cet impliqué), l'amplitude horaire de travail peut encore être accentuée (fort investissement des membres de la famille travaillant dans l'entreprise, moins de rigueur quant à la législation du travail...).

Bien que cela n'intervienne pas dans le déclenchement de l'accident, on note quand même que le véhicule utilisé par le conducteur est un véhicule de chantier en mauvais état, présentant des défauts (essuie-glaces en mauvais état, pneus sous gonflés) pouvant nuire à la sécurité de ses occupants. Par ailleurs, il est chargé de plaques de tôles qui traversent tout l'habitacle jusqu'au siège avant. Ce chargement est également de nature à nuire à la sécurité des occupants en cas de déplacement dans l'habitacle.

**Cas 16053A***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	16053A
Heure	13h10
Jour	Mardi
Mois	Novembre
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération, centre-ville
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps gris chaussée mouillée suite aux pluies de la matinée
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(39) demi-tour

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Grande artère urbaine – largeur 14 m – 2 voies double sens de circulation séparés successivement par un îlot en dur, un marquage peint continu puis discontinu.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Véhicules en stationnement irrégulier en amont de l'arrêt de bus.

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Peugeot 205 AD
Âge, sexe, état-civil	45 ans et 7 mois – masculin – non connu
Niveau d'études/formation	CAP chauffagiste
Profession/CSP	Chauffagiste en CDD. DA : construction (EH).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé vers 6h30 pour commencer son travail à 7h30, vient de déjeuner à un kiosque à sandwich, pizza.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	RAS mais entretien difficile refus d'entretien complémentaire
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société, usage quotidien
Départ/destination, objet du déplacement	Etait initialement en stationnement, s'en allait et faisait demi-tour pour rejoindre son travail.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Sentiment de connaître
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident quelques mètres Distance lieu de départ lieu de destination 1 km Distance domicile lieu d'accident 30 km
Présence de passagers	Oui, passager avant droit
Contrainte horaire	Non

Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(15) fait demi-tour sur chaussée
Impliqué confronté à	(06) un véhicule venant de derrière même sens.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Vient de démarrer
Vitesse reconstituée	10 km/h environ

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur et son passager ont fait leur pause déjeuner dans un "snack". Le véhicule est stationné de façon irrégulière sur la voie de droite du boulevard, avant un arrêt d'autobus et devant un PL.
Situation d'accident	Le conducteur décide de faire demi-tour pour regagner son chantier. Stationné devant un PL sa visibilité sur l'arrière gauche est très limitée. Il semble s'être engagé dans la réalisation de son demi-tour sans porter une grande attention au trafic arrivant derrière lui. Il ne perçoit pas la moto. Il focalise son attention sur son avant droit (véhicules venant en sens inverse).
Situation d'urgence	Le conducteur ne perçoit pas la situation d'accident avec la moto, il n'effectue aucune manœuvre d'urgence.
Situation de choc	La moto vient percuter la 205 à hauteur de la portière du conducteur.
Gravité	Les 2 occupants de la 205 sont indemnes. Le motard est blessé.

#### 5 – Commentaires

Le conducteur ayant peu coopéré lors de l'entretien, il est difficile d'identifier des facteurs déterminants d'origine professionnelle lors de cet accident.

Métier de service à une clientèle. Impliquant de nombreux déplacements vers les chantiers à effectuer.

**Cas 17004A**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	17004A
Heure	6h45
Jour	Lundi
Mois	Février
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération
Luminosité et condition atmosphérique	De nuit sans éclairage, temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(32) circulation en file choc arrière

2 – Données à reprendre sur la Check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Autoroute, largeur 10,8 m, 3 voies sens unique de circulation.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Renault Master
Âge, sexe, état-civil	42 ans et 11 mois – Travailleur d'origine tunisienne – marié et 3 enfants (épouse et enfants sont restés au pays). Le conducteur habite un foyer SONACOTRA.
Niveau d'études/formation	Non connu
Profession/CSP	Ouvrier DA : construction (EH)
Statut actuel	En activité (1 <sup>er</sup> jour de travail après période de chômage)
Emploi du temps (activités antérieures)	A quitté le foyer SONACOTRA vers 6h30 pour prendre l'autoroute en direction d'un chantier, avec un passager
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait bien.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société, première utilisation ce 1 <sup>er</sup> jour de travail. Véhicule "de chantier", état usagé, et présentant des défauts d'entretien.
Départ/destination, objet du déplacement	Départ foyer SONACOTRA pour un chantier
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire non connu
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance domicile/lieu de l'accident : 6 km Distance domicile/lieu de travail : 161 km
Présence de passagers	Oui

Contrainte horaire	Indéterminé
Port de la ceinture	Non
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(06) Un véhicule venant de derrière même sens
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	80 km/h
Vitesse reconstituée	75 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur du fourgon circule sur la voie de droite à une vitesse plus faible que l'Espace qui le rattrape. C'est la première fois qu'il conduit ce véhicule assez ancien et en état très moyen dans le cadre d'une première journée de travail après une période de chômage. Sa faible vitesse sur l'autoroute peut être reliée à son inexpérience du véhicule, et aux faibles performances de celui-ci.
Situation d'accident	Le conducteur déclare qu'il voit l'Espace se rapprocher dangereusement, "elle court beaucoup, il va rentrer sur moi".
Situation d'urgence	Ne sait pas quoi faire.
Situation de choc	L'Espace percute violemment l'arrière gauche du fourgon qui est propulsé contre la glissière de sécurité droite et part en tête à queue.
Gravité	Non ceinturés les 2 occupants sont légèrement blessés.

#### 5 – Commentaires

Le conducteur du fourgon circule à une allure très faible (75-80 km/h) sur une autoroute où les vitesses sont généralement fortes. Cette faible vitesse est à mettre en relation avec le fait que c'est la première fois qu'il conduit ce fourgon Master (expérience de ce type de véhicule inconnue), dans le cadre d'une première journée de travail après une période de chômage. Le conducteur n'est peut-être pas à l'aise au volant de ce véhicule qui, de plus est ancien et dans un état très moyen (faibles performances).

C'est un véhicule de chantier présentant pas mal de défauts d'entretien (sous gonflage des pneus, jeu dans la direction...), on peut se poser la question de l'état des feux arrières (fréquemment abîmés ou sales sur les véhicules de chantier) et de leurs visibilité pour autrui. On note que l'employeur a confié un véhicule présentant des défauts d'entretien à un employé nouvellement embauché, pour un trajet relativement long (161 km).

C'est un ouvrier de nationalité étrangère. C'est une main d'œuvre à bon marché, employée plus ou moins temporairement pour réaliser des chantiers plus ou moins éloignés du domicile (souvent des foyers de travailleurs étranger – SONACOTRA).

Les employeurs, comme c'est le cas ici, n'hésitent pas à faire déplacer leurs ouvriers, quelquefois sur des chantiers assez éloignés, en leur fournissant, pour se déplacer des véhicules de chantiers, anciens, sales, mal entretenus, peu performants, sans se préoccuper de l'impact possible de l'état de ces véhicules sur leur sécurité sur la route. Le poids de ces déplacements dans l'activité pose la question de la qualification de celui qui tient le volant, et de la reconnaissance de cette activité spécifique dans son contrat de travail et son emploi du temps, avec les responsabilités qu'elle sous-entend, de sécurité du matériel et des personnes transportées.

**Cas 17043**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	17043
Heure	11h55
Jour	Mercredi
Mois	Septembre
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(31) circulation en sens inverse croisement

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, largeur 6 m, 2 voies double sens de circulation.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Ford Transit
Âge, sexe, état-civil	51 ans et 6 mois – féminin – mariée 2 fils de 19 et 22 ans
Niveau d'études/formation	Non connue
Profession/CSP	Epouse d'un artisan fabricant de peinture, aidant à temps plein son conjoint. DA : construction (EH).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levée à 6h30, est partie de chez elle pour aller chercher des matières premières. Est sur le retour.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Petits soucis domestiques, repassage, lavage, rentrée scolaire, se sentait bien.
Médicaments, drogues	Levothyrox pour des problèmes thyroïdiens.
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule appartenant à l'entreprise de son mari. Véhicule neuf, acheté la veille, mais la conductrice a conduit pendant 2,5 ans un véhicule identique quotidiennement. Véhicule chargé de fûts de résine et de sacs de plâtre.
Départ/destination, objet du déplacement	Retour après approvisionnement de produits de fabrication de peintures.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire connu, convivial, proche d'une "balade", pas trop de circulation, routes assez droites.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 48 km Distance lieu de départ lieu de destination 82 km Distance domicile lieu d'accident 34 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non

Port de la ceinture	Non (se sent coincée lorsqu'elle fait une heure ou deux de route avec la ceinture).
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(08) un véhicule venant d'en face, sens inverse.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	80 km/h
Vitesse reconstituée	85 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	La conductrice, levée à 6h30, est allée charger son Ford Transit de fûts de résine et de sacs de plâtre (un PTR de 2 950 kg), elle repart vers 10h45 pour rentrer par un itinéraire qui lui semble agréable, elle a le sentiment de faire une balade, le temps est clair, elle vient de sortir d'une série de petites courbes et aborde un ligne droite de 4 km. Il est 11h55, elle est à jeun (hypovigilance ? fatigue) et plutôt distraite selon ses propos.
Situation d'accident	Sur cette chaussée étroite (6 m de large) sans accotement praticable, la conductrice circule un peu décalée vers le centre de la chaussée. Au moment de croiser un autre véhicule elle se serait un peu trop rabattue vers le bas-côté droit qu'elle mord légèrement (" <i>Oui, j'ai croisé quelqu'un... bon, d'instinct vous vous serrez... vous vous garez et c'est là où je pense j'ai mordu sur le côté. J'ai pas pu redresser</i> ").
Situation d'urgence	La conductrice tente de redresser son véhicule en donnant un coup de volant à gauche, trop brutal. Le fourgon lourdement chargé part en ripage sur la gauche de la chaussée.
Situation de choc	Le Transit, se retourne sur le toit puis se renverse sur le flanc.
Gravité	La conductrice non ceinturée n'est que légèrement blessée.

#### 5 – Commentaires

La conductrice effectue un trajet qu'elle connaît bien, elle le parcourt une fois par semaine et l'a choisi pour son côté "balade". Ses pensées vagabondent, la rentrée scolaire approche, elle a très certainement des charges domestiques à assumer en plus de son travail d'épouse d'artisan qui l'entraîne à être la moitié de la semaine sur la route et l'autre à s'occuper de papiers. Sa conduite est "automatique", "je pensais à autre chose", elle semble peu vigilante (levée à 6h30). C'est une personne qui travaille pour le compte de son mari artisan et qui doit cumuler des occupations domestiques importantes (un mari, 2 grands fils scolarisés) et des occupations professionnelles également importantes.

Les trajets, apparemment fréquents, réalisés dans le cadre professionnel peuvent être pris comme "moment de détente", l'esprit vagabonde sur diverses pensées. La surexpérience de la route induit également un style de conduite automatique préjudiciable à la gestion d'un événement de conduite qui peut surprendre l'utilisateur et l'amener à réagir de manière peu contrôlée. La charge importante du véhicule au moment des faits a contribué, par ailleurs à la déstabilisation du fourgon en situation d'urgence.

Dans des cas très fréquents les épouses d'artisans, tout en s'occupant de leur vie de famille, participent aussi de façon très active à la vie de l'entreprise. Les tâches sont généralement administratives (comptabilité), relations clients, prise de rendez-vous, facturation, contacts téléphoniques, c'est une "profession hybride", comptable, secrétaire, intendante, et complexe dans son approche à la fois personnelle et professionnelle. Dans le cas présent la femme d'artisan effectue aussi de nombreux déplacements pour aller chercher et charger de la marchandise.

**Cas 18005***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	18005
Heure	10h20
Jour	Jeudi
Mois	Février
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair, ensoleillé
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(32) circulation en file – ralentissement – choc arrière

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, largeur de chaussée 8 m, 2 voies double sens de circulation avec marquage au sol, accotements revêtus et praticables.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Présence d'un îlot axial en dur au niveau de l'accident, réduisant la largeur de la voie de circulation et interdisant un écart à gauche de la R11.

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Renault 11
Âge, sexe, état-civil	Trentaine – masculin
Niveau d'études/formation	CAP plomberie
Profession/CSP	Plombier spécialisé dans la pose de cuisine aménagée. DA : construction (EH).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	A commencé son travail à 8 heures, pas d'autre information.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Aucune information.
Médicaments, drogues	Non
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de société – usage quotidien
Départ/destination, objet du déplacement	De chez un client chez un suivant pour faire une installation.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire unique
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance départ – lieu de l'accident 1 km Distance départ – destination 9 km Distance domicile – lieu accident 7 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Dit non

Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(05) véhicule circulant devant même sens
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	100 km/h
Vitesse reconstituée	100 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la R11 circule sur une RD ensoleillée, à 100 km/h (limitation 90 km/h).
Situation d'accident	Gêné par le soleil à travers les arbres, il voit au dernier moment un motoculteur tractant une remorque chargée de bambous qui roule à très faible allure (5 km/h) sur la droite de la chaussée.
Situation d'urgence	Il freine (traces sur 40 m avant choc).
Situation de choc	Il percute la remorque et le motoculteur.
Gravité	Le conducteur est indemne. Autre impliqué : grièvement blessé.

#### 5 – Commentaires

Conflit de rattrapage à la hauteur d'un rétrécissement de chaussée, d'un attelage particulièrement lent sur une voie de circulation, et difficilement détectable en raison des ombres portées par la végétation. L'accident survient à l'occasion d'un déplacement d'un chantier au suivant.

Chantiers avec des niveaux de difficulté variés, avec des contraintes de temps, et sans doute de résultats, contraintes plus fortes si l'artisan est salarié. Le client est peut-être captif, il a commandé sa cuisine, mais il peut agir ou manifester son mécontentement par un retard de paiement. Les déplacements peuvent être utilisés pour regagner les minutes perdues chez le client précédent. Chaque intervention ayant ses spécificités (pièces, montage, finitions...) l'ensemble des tâches à accomplir peut demander un récapitulatif mental (outillage par exemple) avant intervention et distraire le conducteur dans sa conduite.

**Cas 18048**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	18048
Heure	15h10
Jour	Mercredi
Mois	Novembre
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération, centre-ville, habitat dense
Luminosité et condition atmosphérique	De jour, temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic dense
Manoeuvre origine de l'accident	(32) circulation en file, ralentissement, choc arrière

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Artère, traversée d'agglomération, 2 voies séparées par un marquage axial, largeur 14 m, double sens de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Citroën C15
Âge, sexe, état-civil	51 ans et 6 mois – masculin – marié
Niveau d'études/formation	CAP
Profession/CSP	Chef d'équipe dans une entreprise de TP. DA : construction (EH).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Visite d'un premier chantier dans une commune éloignée le matin, pause déjeuner à 13h30 à son domicile, puis visite d'un 2 <sup>ème</sup> chantier en ville.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	RAS
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	RAS
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de Société, usage quotidien et entretien du véhicule à sa charge.
Départ/destination, objet du déplacement	Il rentre de visite d'un chantier et rejoint le siège de l'entreprise en ville.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire emprunté plusieurs fois par jour.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non

Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(09) véhicule immobilisé sur chaussée
Impliqué confronté à	(06) un véhicule circulant derrière, même sens.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	A l'arrêt, dernier véhicule en fin de file.
Vitesse reconstituée	

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	La circulation est dense sur les deux files en attente aux feux du carrefour situé en amont. Le C15 est le dernier véhicule de sa file.
Situation d'accident	Le conducteur s'arrête. Son attention est focalisée sur l'avant, il ne voit pas un scooter arriver derrière lui.
Situation d'urgence	Ne fait rien n'ayant rien perçu.
Situation de choc	Un scooter heurte l'arrière gauche du C15 (la jeune conductrice distraite n'a pas perçu que la file de voitures était à l'arrêt).
Gravité	Indemne. Autre impliqué : blessé léger.

#### 5 – Commentaires

Le déroulement de ce cas où le conducteur est complètement passif, ne permet pas d'émettre de réflexions particulières sur l'implication du métier dans le problème vécu.

**Cas 20026B***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	20026B
Heure	14h30
Jour	Jeudi
Mois	Mai
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(47) intersection, un véhicule même sens en tourne à gauche.

*2 – Données à reprendre sur la Check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD – largeur 5,4 m – 2 voies double sens de circulation – marquage axial – Limitation de vitesse à 70 km et interdiction de dépassement
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Intersection en X.
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	205 GTI
Âge, sexe, état-civil	51 ans – masculin – marié 3 fils
Niveau d'études/formation	Diplôme d'ingénieur
Profession/CSP	Ingénieur en bâtiment. DA : construction (EH).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	A passé sa matinée à son bureau, puis a déjeuné avec des amis.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait de bonne humeur.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	0,05 g/l. Dit avoir bu 3 verres de rosé lors de son déjeuner.
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel. Circule quotidiennement dans un périmètre de 50 km.
Départ/destination, objet du déplacement	Se rend sur le chantier d'une maison, accompagné du collègue qui doit lui faire la visite.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire unique. Connaît bien la région, la parcourt souvent dans le cadre de son activité.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 2 km Distance lieu de départ lieu de destination 8 km Distance domicile lieu d'accident 6 km
Présence de passagers	Un collègue passager avant

Contrainte horaire	Non
Port de la ceinture	Déclarée porté mais ne l'était pas – passager ceinturé
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(01) franchit un carrefour en allant tout droit
Impliqué confronté à	(05) un véhicule circulant devant – même sens
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	70 km/h
Vitesse reconstituée	73 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur au volant de sa 205 GTI, discute avec son passager du chantier qu'ils vont visiter, il vient de doubler un véhicule à environ 70 km/h. Il aperçoit devant lui un véhicule qui roule lentement ("comme un escargot"), le conducteur de la 205 GTI ne se pose pas de question, il décide de doubler ce véhicule lent qui l'importune, se place sur le côté gauche de la chaussée, accélère pour dépasser la super 5, à hauteur de l'intersection, alors que le dépassement est interdit sur la zone.
Situation d'accident	Le conducteur est en dépassement lorsqu'il perçoit que la Super 5 s'engage dans un tourne-à-gauche.
Situation d'urgence	Il freine brutalement en se déportant sur la gauche de la chaussée vers le bas-côté (20 m de traces). Il évite de percuter la Super 5 mais se dirige vers un abri bus.
Situation de choc	La 205 s'encastre dans l'abribus.
Gravité	Conducteur indemne, passager légèrement blessé. Autre impliqué indemne.

#### 5 – Commentaires

Le conducteur a déjeuné avec des amis, et se rend sur un chantier avec un collègue pour le visiter. Le type de voiture puissante et sportive (205 GTI), le style sportif de la conduite, révèlent une démarche énergique. Il perçoit un véhicule lent comme un obstacle à contourner, sans plus se poser de questions. Il sait où il va, pourquoi il y va, et ce véhicule lent le gêne dans sa progression. Cette détermination l'amène à négliger totalement des informations telles que le panneau de limitation de vitesse et l'interdiction de dépassement implantés, la présence de l'intersection. L'existence de l'intersection et la lenteur du véhicule qu'il rattrape auraient pu lui suggérer la possible manœuvre en tourne-à-gauche de la Super 5, mais son interprétation de la situation est vraiment minimale et sans appel, "ce véhicule lent, on ne sait pas ce qu'il fait au milieu de la chaussée", sous-entendu à part me gêner.

Aspect de la profession traité en fonction du cas : la conduite de travaux dans le bâtiment privilégie au côté bureau d'études (moins ouvert sur l'extérieur), ce qui ressort en filigrane de l'entretien avec ce conducteur. Un des aspects de la profession est sa pratique en milieu "hostile" en raison des saisons, des intempéries. La notion de délais joue un rôle significatif dans les métiers du bâtiment, même si un certain régionalisme modère cet aspect. Les pressions sont différentes, climatiques principalement, d'une région à l'autre, la réputation du Midi de la France n'étant pas la meilleure pour la rigueur et le respect des engagements.

C'est un métier qui fait appel à la résistance physique de par sa nature tout terrain. Dans ce contexte rude, agressif, physique, l'on peut supposer que le tempérament du bâtisseur est plutôt proche de celui du décideur, du fonceur. Le niveau décisionnel (ingénieur), l'habitude de donner des ordres, de commander des équipes, laissent sans doute peu de place à l'interprétation ni à l'indécision. Ces dispositions peuvent nuire à une prise en compte et une mise en balance de l'ensemble et non de quelques uns des éléments présents dans l'environnement, en situation de conduite.

**Cas 21011***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	21011
Heure	13h45
Jour	Lundi
Mois	Juillet
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – température élevée (31 °)
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(11) perte de contrôle en ligne droite.

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, largeur 5,8 m, 2 voies, double sens de circulation.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Absence d'accotements. Obstacles latéraux non protégés (arbres).

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Citroën C15
Âge, sexe, état-civil	45 ans et 1 mois – masculin – marié 2 enfants
Niveau d'études/formation	Inconnu
Profession/CSP	Artisan maçon à son compte, emploie une dizaine d'ouvriers. DA : construction (EH).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 6h30, rendez-vous à 7h30 avec ses ouvriers pour distribuer le travail. Matinée passée sur ses chantiers.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Très préoccupé par des soucis d'ordre familial, n'a pas bien dormi la nuit précédent l'accident.
Médicaments, drogues	Non
Alcoolisation	A bu selon son épouse 2 verres de vin au repas de midi.
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule au nom de sa société, âgé de 13 ans.
Départ/destination, objet du déplacement	Après déjeuner repart de chez lui vers un chantier.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Unique.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 4 km Distance lieu de départ lieu de destination 19 km Distance domicile lieu d'accident 4 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Oui mais pas en retard
Port de la ceinture	Oui

Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(08) un problème de contrôle de son véhicule
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Inconnue
Vitesse reconstituée	Inconnue

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur a passé une mauvaise nuit (soucis familiaux), il s'est levé à 6h30, a passé sa matinée sur des chantiers, vient d'avoir un déjeuner (vin) à son domicile et repart sur un chantier. Il fait chaud en ce début d'après-midi de juillet, le trafic est faible sur la départementale au tracé rectiligne. Le conducteur vient de parcourir 3 km en ligne droite.
Situation d'accident	La fatigue, la chaleur, l'alcool participent à l'assoupissement du conducteur, la C15 dérive vers la droite, vers un champ d'oliviers.
Situation d'urgence	La sortie de chaussée réveille le conducteur qui freine sur 20 m, l'absence d'accotement ne lui permet pas de récupérer l'écart de trajectoire du véhicule.
Situation de choc	La C15 percute un petit olivier puis s'encastre de face contre un chêne.
Gravité	Le conducteur est blessé grave.

#### 5 – Commentaires

La conjonction fatigue + repas/vin + chaleur ensoleillée + ligne droite a favorisé l'assoupissement du conducteur.

On retrouve quelques caractéristiques des métiers du bâtiment, et plus particulièrement des TPE familiales, dans l'environnement professionnel, l'aspect travail physique, saisonnier, le véhicule utilitaire de plus de 10 ans, l'utilisation d'un réseau routier de proximité (50 km).

---

***Annexe 4 – Domaine "Administration"***



## **Cas 15035**

### *1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	15035
Heure	11h45
Jour	Lundi
Mois	Août
Type de lieu et type d'environnement	En agglomération – centre ville habitat dense
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(22) piéton traversant – non masqué

### *2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RN, grande artère en traversée d'agglomération, largeur 13,6 m, 4 voies double sens de circulation
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	Sortie d'intersection en X réglementée par des feux et aménagée par des îlots durs sur les axes. Passages piétons délimités par des zébras sauf en sortie d'intersection (zone de traversée du piéton)
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Intersection complexe, avec commerces alentours générant du stationnement, problèmes de répartition de l'attention.

### *3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Renault Express
Âge, sexe, état-civil	43 ans et 6 mois – masculin – une fille de 17 ans
Niveau d'études/formation	Certificat d'études
Profession/CSP	Employé de mairie (garde-canal). DA : administration (ER).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 6h30, a déjeuné puis s'est rendu en ville, a travaillé jusqu'à 10h30, heure à laquelle il s'est arrêté pour boire un panaché, puis est revenu au bureau en centre-ville d'où il est reparti à 11h45.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur...	RAS pas de charge de travail inhabituelle
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	A bu un panaché (0,03 g/l). A signaler que l'enquêtrice a relevé des signes d'alcoolisation sur place, alcootest positif.
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Voiture de service trajet urbain et autour de salon périmètre de 50 km
Départ/destination, objet du déplacement	Départ de son bureau en centre-ville, se rend à la station d'épuration pour y effectuer des relevés.
choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Trajet unique et le plus court parcouru tous les jours
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 1 km Distance lieu de départ lieu de destination 3 km Distance domicile lieu d'accident 20 km

Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Devait effectuer des relevés avant 12h à la station d'épuration, l'accident a eu lieu à 11h45, le conducteur était peut-être un peu pressé.
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(01) franchit un carrefour en allant tout droit
Impliqué confronté à	(10) un piéton
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	40-50 km/h
Vitesse reconstituée	Reconstitution non réalisable

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de l'Express se rend à la station d'épuration. Il arrive au carrefour, le trafic est faible, le feu est au vert, il circule à la vitesse déclarée de 40-50 km/h. Il n'y a personne devant lui. Le conducteur est légèrement alcoolisé.
Situation d'accident	Lorsqu'il franchit le carrefour au feu vert, le conducteur déclare avoir porté son attention sur la droite de la sortie du carrefour où un véhicule en stationnement l'aurait contraint à se déporter sur la gauche. Pour cela, il vérifie dans son rétroviseur extérieur gauche qu'aucun véhicule ne se situe sur son côté. Durant cet instant où il ne surveille plus l'intégralité de la route, un piéton traverse la chaussée en courant de la gauche vers la droite. Le conducteur ne perçoit pas ce piéton traversant.
Situation d'urgence	N'a pas vu le piéton jusqu'au choc ce qui conforte l'idée que son attention est totalement portée sur une autre zone de la route que celle d'où vient le piéton. Il n'effectue aucune manœuvre d'urgence.
Situation de choc	L'Express heurte le piéton en fin de traversée et le projette quelques mètres plus loin.
Gravité	U1 : Indemne Autre impliqué : le piéton est grièvement blessé

#### 5 – Commentaires

Le carrefour est complexe et nécessite une distribution appropriée de l'attention. Le piéton traverse sur une zone dépourvue de passage protégé, en sortie de carrefour pour l'Express, c'est-à-dire en phase d'accélération.

Plusieurs indices concordants donnent à penser qu'un problème d'alcoolisme chronique ait nui à la bonne gestion de son attention par le conducteur de l'Express.

**Cas 16034***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	16034
Heure	10h35
Jour	Mercredi
Mois	Juillet
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération – zone urbaine avec habitat collectif commerces
Luminosité et condition atmosphérique	De jour, temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(40) en intersection usagers circulant sur des routes différentes sans changement de direction

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	En agglomération, intersection en croix réglementée par un "cédez le passage".
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Intersection globalement très complexe, aménagée en surface, avec un passage souterrain. Des intersections en croix réglementées par balises se succèdent, la circulation se fait comme dans un giratoire. Gros problème de lisibilité du carrefour et des informations directionnelles

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Moto Suzuki 125 GN
Âge, sexe, état-civil	33 ans et 5 mois – masculin – marié père d'une fille de 4,5 ans et d'un garçon de 6,5 ans
Niveau d'études/formation	CAP mécanique auto diéséliste
Profession/CSP	Agent technique, employé de mairie responsable des petites irrigations. Il exerce aussi une activité de Pompier à la vacation depuis 10 ans. DA : administration (ER).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé vers 5h50 pour commencer sa tournée vers 6h05, est allé boire un café au dépôt vers 9h, à continué sa tournée, est rentré un moment chez lui, pour ensuite retourner travailler en ville, il finit généralement ses tournées en début d'après-midi.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Invalité au genou droit de 6 ou 7 % à la suite d'un accident de travail il y a 7 ans.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	RAS
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Moto utilisée uniquement dans le cadre professionnel, véhicule de service appartenant à la mairie.
Départ/destination, objet du déplacement	Se déplace pour intervenir sur un problème d'irrigation chez un agriculteur en dehors de l'agglomération.

Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Passé plusieurs fois par jour à cet endroit.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 1,5 km Distance lieu de départ lieu de destination 3 km Distance domicile lieu d'accident 4 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non
Port de la ceinture	Casqué
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(01) franchit un carrefour en allant tout droit
Impliqué confronté à	(04) un véhicule non prioritaire venant de sa gauche
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	60 km/h (au moins)
Vitesse reconstituée	Au choc, entre 15 et 20 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le motard approche du carrefour, c'est un parcours qu'il fait plusieurs fois par jour. Il détecte, sur sa gauche, une Golf non prioritaire, qui se dirige à allure lente vers le cédez le passage. Se sachant prioritaire, il anticipe sur l'arrêt de ce véhicule et poursuit sa progression en délaissant ce véhicule.
Situation d'accident	Le motard se rend compte tardivement que la Golf CL ne s'arrête pas à la balise.
Situation d'urgence	Le motard se déporte légèrement vers la droite pour tenter de passer devant la Golf.
Situation de choc	La golf percute de son avant le coté arrière gauche de la moto.
Gravité	Casqué le motard est légèrement blessé Autre impliqué : la conductrice est indemne

#### 5 – Commentaires

Le motard aborde un carrefour parfaitement connu et dont il connaît les dangers car il y intervient parfois en tant que pompier, à une vitesse supérieure à la limitation, pourtant il n'anticipe absolument pas sur un éventuel refus de priorité de la Golf perçue en approche de la balise.

Vaste catégorie des employés municipaux, recrutement complexe pour les différentes fonctions administratives, techniques, sociales.

Les agents techniques employés à faire des interventions sur le secteur de la commune, ont une pratique intensive de ce secteur. Des automatismes de conduite peuvent s'installer et jouer négativement sur l'attention portée à la tâche et à l'environnement.

**Cas 16053B***1 – Données à reprendre sur la check-list Identification*

N° de dossier	16053B
Heure	13h10
Jour	Mardi
Mois	Novembre
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération, centre-ville
Luminosité et condition atmosphérique	De jour, temps gris, chaussée mouillée suite aux pluies de la matinée
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(39) demi-tour sur chaussée

*2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure*

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	Grande artère urbaine – largeur 14 m – 2 voies double sens de circulation séparés successivement par un îlot en dur, un marquage peint continu puis discontinu.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Véhicules en stationnement irrégulier en amont de l'arrêt de bus.

*3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur*

Identification de l'impliqué	Moto Kawasaki 650
Âge, sexe, état-civil	34 ans et 7 mois
Niveau d'études/formation	BEP, CAP mécanicien monteur ajusteur
Profession/CSP	Policier municipal (embauché sur concours). DA : administration (ER).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 7h10, a pris son travail à 8h. Est rentré déjeuner à son domicile puis est reparti prendre son poste de surveillance d'un parking souterrain.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Des soucis avec son épouse qui est malade du foie et qui doit se faire opérer. Déclare qu'il n'y a aucune influence sur son mode de conduite au moment de l'accident (était attentif).
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel utilisé pour ses trajets professionnels.
Départ/destination, objet du déplacement	Part de chez lui et se rend au centre-ville vers l'endroit où il doit travailler.
choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire le plus simple le plus pratique, usage quasi quotidien.

Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance domicile-lieu de l'accident 1,5 km Distance domicile-lieu de travail 3,5 km
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non (pas en retard)
Port de la ceinture	Sans objet (moto), casqué.
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) – circule en section courante rectiligne
Impliqué confronté à	(05) un véhicule circulant devant même sens
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	60-65 km/h
Vitesse reconstituée	Pas de reconstitution

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Vient de déjeuner chez lui et part rejoindre son poste de policier municipal, il s'engage à 65 km/h dans le boulevard.
Situation d'accident	Il découvre tardivement la 205, démarrant pour effectuer son demi-tour en travers de sa voie, elle était masquée auparavant par un PL garé à droite.
Situation d'urgence	Le conducteur freine et tente un déport sur la gauche en espérant que le conducteur adverse va le voir et arrêter sa manœuvre.
Situation de choc	La moto vient percuter la 205 à hauteur de la portière du conducteur.
Gravité	Les 2 occupants de la 205 sont indemnes. Le motard est blessé.

#### 5 – Commentaires

Le pilote de la moto est surpris par la 205 qui débouche de devant le PL et effectue son demi-tour. Sa vitesse associée à la chaussée mouillée réduit ses performances au freinage.

**Cas 18047**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	18047
Heure	18h40
Jour	Mardi
Mois	Novembre
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De nuit – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic faible
Manoeuvre origine de l'accident	(30) circulation en sens inverse en courbe

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD – largeur 4,9 m – 2 voies en double sens de circulation sans marquage au sol
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Accotements dénivelé, terre et aiguilles de pins, petits rochers, impraticable lors d'un écart de trajectoire. Chaussée humide et en mauvais état, réduction de l'adhérence.

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Clio II
Âge, sexe, état-civil	43 ans et 7 mois – masculin – marié
Niveau d'études/formation	Bac
Profession/CSP	Chargé de mission à la mission locale. DA : administration (ER).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Etait en réunion à 9h le matin et à midi, a déjeuné chez lui, puis a passé l'après-midi à son bureau (préparation de la réunion du soir).
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Ecoute de la musique, pense à la réunion qu'il doit animer à 19h.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	RAS
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel acheté il y a 7 mois – usage quotidien.
Départ/destination, objet du déplacement	Du bureau au lieu de la réunion (15 km)
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Plus simple et "plus sympa". Itinéraire emprunté une fois par semaine surtout dans la journée. Il est rare qu'il emprunte cette route de nuit.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance domicile lieu de l'accident 13 km.
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non

Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(08) circule en section courante en courbe.
Impliqué confronté à	(07) un véhicule venant d'en face, sens inverse.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	60-70 km/h
Vitesse reconstituée	45 km/h

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Le conducteur de la Clio déclare rouler moins vite qu'à l'accoutumée sur cette route où il circule généralement "à fond", (60-70 km déclarés mais il est probable qu'il circule un peu plus vite qu'il ne le dit). L'autoradio diffuse de la musique pop qu'il écoute en même temps qu'il pense à cette réunion sur la toxicomanie qu'il va animer dans quelques minutes. Le conducteur n'est donc pas très attentif à sa tâche de conduite et à son environnement. Il fait nuit sur cette petite route sinueuse, étroite, il n'y a pas de marquage au sol pouvant servir de repère entre chaussée et accotement. Le bas-côté est impraticable et dissuasif (dénivelé, pierre, terre) ce qui l'incite probablement à circuler plutôt au centre de la route (pratique locale courante sur cette route). Le conducteur s'apprête à négocier une courbe à gauche où la visibilité axiale est limitée à 60 m.
Situation d'accident	Dans la courbe le conducteur peu attentif, perçoit la présence d'un véhicule en sens inverse qu'il va devoir croiser.
Situation d'urgence	Le conducteur circulant trop au centre de la chaussée et surpris par l'arrivée du véhicule en sens inverse, tente de se serrer au maximum sur la droite tout en freinant. Le véhicule glisse sur la chaussée humide et en mauvais état et pénètre en ripage sur le bas côté droit impraticable.
Situation de choc	La Clio effectue 8 mètres de ripage sur le bas-côté avant de percuter un rocher puis de faire un tonneau qui la renvoie sur la chaussée.
Gravité	Impliqué légèrement blessé.

#### 5 – Commentaires

Le conducteur déclare spontanément pratiquer souvent des vitesses "hors la loi", et sur cette route "prendre son pied à aller à fond la caisse dans les virages". Cependant, il semble que ce soir-là sa vitesse soit inférieure à celle qu'il s'attribue. Sa défaillance se situe aux niveaux de sa concentration sur sa conduite, et de son mauvais positionnement eu égard à l'étroitesse de la chaussée, au tracé sinueux, au manque de visibilité, à la chaussée humide, et à l'absence d'accotement praticable et de marquage au sol.

Le conducteur a déjà participé à deux réunions dans sa journée de travail qui a démarré à 9 heures. Au moment de l'accident, il se rend à une troisième réunion, qu'il doit animer, ce qui suppose outre le fait de prendre la parole en public une importante concentration quant au sujet abordé (montage d'une semaine d'action contre la toxicomanie).

Dans la fonction de chargé de mission, outre la préparation de projets, de dossiers, l'animation de réunions est au cœur de l'activité. Il s'agit en effet de présenter le projet, le dossier, d'argumenter, de répondre aux interrogations etc. Les partenaires sont divers, financeurs, décideurs, co-acteurs, ce qui implique une grande diversité de questions, et donc une parfaite maîtrise technique du dossier. La conduite de réunion demande de plus de l'écoute, une expertise d'expression orale, une capacité de réactivité aux différents comportements des participants, gestion des conflits etc.

C'est un métier qui implique de nombreux déplacements, une lourde charge de travail administratif, intellectuel, d'échanges humains (40 à 50 heures de travail par semaine quelquefois d'après les dires

du conducteur). Les réunions sont fréquentes et souvent tardives le soir. C'est un métier générateur de fatigue physique et cérébrale, de stress, de préoccupations et soucis divers, un métier "à responsabilité" comme le déclare ce conducteur qui ajoute "*Je veux pas dire que c'est le hasard mais ça devait arriver quoi*". Une façon de sous-entendre que trop fortement soumis à des charges, des responsabilités et des rythmes de travail intensifs, il est susceptible à un moment donné de commettre des erreurs de conduite, d'appréciation des risques de la situation, d'attention etc. se traduisant par un accident.

## **Cas 19065**

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	19065
Heure	11h00
Jour	Vendredi
Mois	Juillet
Type de lieu et type d'environnement	Agglomération, centre-ville ancien
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(32) ralentissement, circulation en file choc arrière

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	voie urbaine principale, largeur 3,8 m, 1 voie sens unique.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Scooter Suzuki
Âge, sexe, état-civil	46 ans et 10 mois – masculin – marié 1 garçon, une fille
Niveau d'études/formation	BEP de jardinier, concours interne pour devenir policier municipal
Profession/CSP	Policier municipal. DA : administration (ER).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	Ilotier, il vient d'effectuer ses rondes de la matinée en scooter.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	De bonne humeur
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	RAS
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Scooter de service lui étant affecté, appartenant à la municipalité. Circule tous les jours dans la ville.
Départ/destination, objet du déplacement	Après des rondes dans son secteur, se rend à la mairie pour prendre son poste de permanence à 11h (garder la place de la Mairie).
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Itinéraire le plus court.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance lieu de départ lieu d'accident 900 m. Distance lieu de départ, lieu de destination 1,2 km Distance domicile lieu d'accident 9 km
Présence de passagers	Non

Contrainte horaire	Non
Port de la ceinture	Port du casque
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(09) Immobilisé sur chaussée
Impliqué confronté à	(06) un véhicule venant de derrière même sens
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	A l'arrêt.
Vitesse reconstituée	Non reconstituée

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	L'îlotier sur son scooter circule dans une rue à sens unique. Il suit une voiture qui s'arrête à un passage piéton pour laisser des piétons traverser. Il s'arrête derrière ce véhicule et regarde l'horloge en face de lui, il lui reste 2 mn pour se rendre à la mairie
Situation d'accident	Le scooter est immobilisé derrière le véhicule arrêté devant le passage piéton. Le conducteur ne perçoit pas une Super 5 arriver derrière lui.
Situation d'urgence	Aucune manœuvre d'urgence.
Situation de choc	Le scooter est percuté sur son arrière et projeté sur le véhicule arrêté devant (le conducteur du véhicule suiveur qui le heurte est à la recherche d'une place de stationnement et regarde ailleurs).
Gravité	Blessé léger Autre impliqué : indemne

#### 5 – Commentaires

L'impliqué se déplace en ville entre deux tâches (ronde dans un quartier, puis permanence devant la mairie) sur un deux-roues de service attribué par la mairie. Il est dans le flux de circulation et s'arrête normalement derrière le véhicule précédent.

Vigilance, contact public, adaptation aux situations, respect des règles, représentant de l'Autorité.

Il faut différencier les policiers municipaux de la police nationale, les missions étant différentes, plus restreintes dans leur champ d'applications pour la police municipale, qui veille à la mise en application de réglementations par arrêtés municipaux, stationnement, voie publique, marchés, mais ne peuvent intervenir dans des cas plus "verbalisables" telles que les infraction aux codes de la route, hors port de ceinture, stationnement.

## Cas 19101

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	19101
Heure	16h
Jour	Jeudi
Mois	Novembre
Type de lieu et type d'environnement	Hors agglomération – rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	De jour – temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Trafic normal
Manoeuvre origine de l'accident	(12) perte de contrôle en courbe

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, largeur 7 m, 2 voies double sens de circulation, séparées par une ligne discontinue.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	Virage l = 186 m, r = 538 m, devers 4 %, sans bonne visibilité en sortie de courbe.

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Yamaha 750
Âge, sexe, état-civil	22 ans – masculin – célibataire
Niveau d'études/formation	Niveau BEP électricité
Profession/CSP	Service militaire prolongé de 2 ans qu'il finissait à la fin du mois. DA : administration (ER).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 6h45 le matin puis, avec les pompiers de la base a nettoyé un hangar et fait d'autres travaux, puis a rangé ses affaires pour repartir vers sa base.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Etait enrhumé depuis quelques jours (sans prise de médicament).
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	Non, ne boit jamais (d'après sa mère).
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule personnel utilisé régulièrement pour ses déplacements en mission.
Départ/destination, objet du déplacement	Regagnait sa base de rattachement.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Trajet le plus court en km
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance point de départ lieu d'accident 14 km Distance point de départ lieu de destination 46 km Distance domicile lieu d'accident 20 km
Présence de passagers	Non

Contrainte horaire	Devait être à la base à 17h, était dans les temps
Port de la ceinture	Casque blouson et gants
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(08) circule en section courante en courbe.
Impliqué confronté à	(08) un problème de contrôle de son véhicule.
Vitesse déclarée en situation de pré-accident	Ne se souvient pas.
Vitesse reconstituée	100-110 km/h mais reconstitution difficile à chiffrer (peut-être vitesse supérieure).

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Vers 15 heures, le jeune motard quitte la base où il a travaillé pour regagner sa base de rattachement. C'est un parcours qu'il connaît peu (2 <sup>ème</sup> fois qu'il l'emprunte). Il négocie une courbe à droite sans difficulté à une vitesse supérieure à la limitation.
Situation d'accident	Pour une raison indéterminée, le conducteur de la moto n'ayant aucun souvenir du déroulement de l'accident, il perd le contrôle de la trajectoire de sa moto en sortie de courbe. La moto tire droit vers le bas-côté gauche.
Situation d'urgence	Le conducteur a freiné (traces sur le bas côté gauche).
Situation de choc	Le pilote est éjecté, la moto finit sa course dans le talus.
Gravité	Le pilote est grièvement blessé.

#### 5 – Commentaires

Il est à noter que quelques jours avant cet accident il en avait déjà eu un (sans gravité) lors d'un dépassement avec arrivée d'un véhicule en sens inverse, véhicule qu'il avait évité en se déportant sur le bas-côté gauche de la route où il avait chuté. Ces 2 accidents successifs à quelques jours d'intervalle, laissent supposer que ce jeune homme (22 ans), possédant son permis moto depuis un an et conduisant cette première moto depuis 5 mois, manque sérieusement d'expérience dans la pratique et le contrôle de la conduite moto, peut-être même commence-t-il à prendre certains risques dans les manœuvres qu'il entreprend ou vis-à-vis des vitesses pratiquées qui sont peu compatibles avec la maîtrise qu'il possède de la conduite de cet engin.

Position caractérisée par une structure très encadrée, physique, voire sportive, discipline, esprit de corps, respect de l'ordre, respect des horaires, obéissance, encadrement très présent et directif. On constate à l'occasion d'un "moment de liberté" et d'absence de contrôle extérieur un comportement de transgression (besoin de décompresser ?), qui sur la route devient un comportement à risques.

## Cas 20025

### 1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	20025
Heure	8h10
Jour	Jeudi
Mois	Mai
Type de lieu et type d'environnement	Section courante – Environnement de rase campagne
Luminosité et condition atmosphérique	Jour – Temps clair
Estimation du trafic au moment de l'accident	Fort. Ralentissement important du trafic au moment des faits.
Manoeuvre origine de l'accident	(32) Ralentissement, circulation en file, choc arrière.

### 2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD de première catégorie – chaussée à 2 sens de circulation séparés par une double ligne axiale continue. Bas côtés praticables.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	RAS

### 3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Peugeot Partner
Âge, sexe, état-civil	23 ans et 2 mois – Masculin – Célibataire
Niveau d'études/formation	Bac professionnel en hôtellerie option service BT Tourisme
Profession/CSP	Marin pompier appelé du contingent depuis 3-4 mois. DA : administration (ER).
Statut actuel	Fait son service militaire.
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé le matin à 7h15, a pris son déjeuner avant de partir faire sa mission.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Se sentait bien, de bonne humeur.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	RAS
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Véhicule de service. L'a utilisé une vingtaine de fois depuis 2 mois et demie.
Départ/destination, objet du déplacement	Départ du Centre pour se rendre à l'aéroport – va chercher des stagiaires.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	Le plus rapide. Connaît très bien l'itinéraire et le site pour l'emprunter quotidiennement 2 fois par jour.
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Distance départ-destination 29 km Distance effectuée 25 km
Présence de passagers	Non

Contrainte horaire	Se déclarait un peu pressé car ne voulait pas arriver en retard pour prendre les stagiaires à l'aéroport.
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré-accident	(07) circule en section courante rectiligne.
Impliqué confronté à	(05) un véhicule qui ralentit devant suite à un ralentissement général de la circulation.
Vitesse déclarée en situation de Pré-accident	60-70 km/h (supérieure à la limitation à 50 km/h).
Vitesse reconstituée	105 km/h mais la reconstitution a été faite sur une trace de freinage qui n'est peut-être pas celle du Partner (doute évoqué dans la reconstitution).

#### 4 – Analyse en phase

Déroulement de l'accident	
Situation de conduite	Le conducteur du Partner circule sur la RD à la vitesse déclarée de 60-70 km/h (vitesse réelle supérieure), il est un peu pressé car il doit aller chercher des stagiaires à l'aéroport et ne veut pas être en retard. Il va rattraper une file de véhicules circulant dans le même sens. Le trafic est dense (heure de pointe).
Situation d'accident	Le conducteur allume son poste de radio et cherche une station qui lui convient. Pour ce faire, il quitte à plusieurs reprises la route du regard pour regarder les numéros des stations radio. A un moment donné, il fixe trop longtemps son regard sur la radio et quand il lève les yeux il s'aperçoit que le véhicule devant freine et qu'il s'en rapproche trop vite.
Situation d'urgence	Le conducteur déclare n'avoir pu se déporter sur la voie de gauche occupée par du trafic. Il freine également très fortement pour tenter d'éviter le choc en restant sur sa voie (20 m de trace de freinage mais doute sur l'affectation de ces traces au Partner).
Situation de choc	Le Partner percute de son avant droit l'arrière gauche de la voiture devant lui.
Gravité	Indemne Autre impliqué : indemne

#### 5 – Commentaires

Le conducteur du Partner en mission est focalisé sur la recherche d'une station de radio précise (réalisation d'une tâche annexe) et délaisse momentanément la surveillance du trafic qu'il rattrape, il s'aperçoit trop tardivement du ralentissement important du véhicule devant. Ne voulant pas être en retard pour récupérer les stagiaires qu'il va chercher à l'aéroport, il circule à une vitesse supérieure à la limitation en vigueur sur la zone.

Le conducteur est un jeune appelé du contingent qui exerce son service comme marin pompier. Il est donc dans un contexte "militaire" où, en principe les "ordres et missions confiées" doivent être exécutés en temps et heures plus ou moins rigidelement planifiés. Ce contexte de mission à exécuter selon un possible planning bien établi, peut générer une certaine forme de "pression" pour que la mission soit réalisée le plus vite possible, à laquelle viendrait s'ajouter l'heure d'arrivée des stagiaires à l'aéroport, contrainte de temps supplémentaire ne permettant pas au conducteur d'envisager qu'il puisse être en retard. Ce contexte global peut avoir joué un rôle sur la vitesse trop élevée pratiquée sur la zone de l'accident.

Par ailleurs, se sent-il autorisé, dans un véhicule de service (pourtant banalisé) des marins pompiers et dans le cadre d'une mission à remplir, à circuler plus vite qu'il ne le ferait hors cadre militaire avec son propre véhicule ?

Une autre réflexion concerne l'utilisation aléatoire de ce véhicule de service par un conducteur. Ce véhicule est utilisé par d'autres qui mettent, selon leur goût, la station de radio qu'ils veulent. Cet état

de fait entraîne donc ce conducteur à devoir manipuler le poste de radio. Cette tâche annexe et le temps qu'elle a nécessité n'aurait peut-être pas eu lieu dans un véhicule affecté, avec une radio réglée sur sa station habituelle.

**Cas 22027**1 – Données à reprendre sur la check-list Identification

N° de dossier	22027
Heure	9h05
Jour	Mercredi
Mois	Septembre
Type de lieu et type d'environnement	En zone de transition rase campagne/agglomération. Environnement rase campagne avec début d'urbanisation de l'agglomération.
Luminosité et condition atmosphérique	Jour – Pluie légère en cours, mais de violents orages la nuit ont déplacé de la boue et du gravillon sur le bord droit de la chaussée.
Estimation du trafic au moment de l'accident	Moyen
Manoeuvre origine de l'accident	(30) circulation en sens inverse en courbe.

2 – Données à reprendre sur la check-list Infrastructure

Type de route, largeur et nombre de voie en section courante	RD, deux sens de circulation, chaussée étroite largeur 5,40 m, avec marquage axial discontinu. Accotement non praticable. En courbe à gauche pour l'impliqué, longueur 110 m, rayon moyen 170 m, dévers un peu faible (1,2 au centre, 1 en sortie). Descente 3 %.
Type d'intersection (en T ou en X, aménagements ou non, voies spécifiques ou non, îlots en dur ou non)	
Difficultés particulières de l'infrastructure et de l'environnement ayant joué un rôle dans l'accident	La chaussée est étroite et les accotements impraticables dissuasifs. Les croisements sont un peu difficiles entre usagers ayant tendance à circuler plus près de la ligne médiane, et surtout dans les courbes que des usagers peuvent couper. Présence de boue et de gravillons sur le bord droit de la chaussée rendant difficile toute manœuvre d'urgence (adhérence nulle) en cas de problème (freinage + déport). 50 m de visibilité axiale en raison de la courbe et des abords.

3 – Données à reprendre sur la check-list conducteur

Identification de l'impliqué	Fiat Tipo
Âge, sexe, état-civil	22 ans et 2 mois – Masculin – Célibataire – Vivant seul – 1 ans et ½ de permis
Niveau d'études/formation	BT - BAC
Profession/CSP	Employé chez les Sapeurs Pompiers (dans un service administratif) depuis 3 ans – avant était encore étudiant. DA : administratif (ER).
Statut actuel	En activité
Emploi du temps (activités antérieures)	S'est levé à 8 heures du matin et s'est préparé pour partir.
Souci/préoccupations, état corporel, humeur ...	Bonne humeur – se sent bien – pas de problème, n'est pas en retard, connaît l'itinéraire. Se rend à un examen professionnel.
Médicaments, drogues	RAS
Alcoolisation	RAS
Rapport au véhicule, fréquence d'utilisation	Véhicule au nom de ses parents mais il en est le seul conducteur. Usage quotidien.

Défauts du véhicule s'ils ont joué un rôle dans l'accident	Sous gonflage des pneus et usure des disques de frein n'ont pas du favoriser la réussite de la manœuvre d'urgence entreprise (freinage + déport à droite en courbe).
Départ/destination, objet du déplacement	Est parti de son domicile pour aller passer des tests d'évaluation en vue d'une formation de rédacteur.
Choix de l'itinéraire, Fréquence de cette utilisation du site de l'accident (connaissance du site)	La route la plus directe pour lui. Il n'emprunte que rarement cette route, il a le sentiment de "peu la connaître".
Distance du domicile et du lieu de travail si l'impliqué venait ou rentrait de son lieu de travail	Domicile-lieu de l'accident : 3 km Il devait en faire 35 pour se rendre sur les lieux de ses tests.
Présence de passagers	Non
Contrainte horaire	Non (contrainte sur l'heure d'arrivée mais pas en retard)
Port de la ceinture	Oui
Manœuvre individuelle en situation de pré accident	(08) circule en section courante en courbe.
Impliqué confronté à	(07) un véhicule venant d'en face sens inverse.
Vitesse déclarée en situation de Pré accident	80 km/h au deuxième entretien (50 km/h au premier)
Vitesse reconstituée	Pas de reconstitution.

#### 4 – Analyse en phase

	Déroulement de l'accident
Situation de conduite	Il circule à vitesse trop élevée eu égard aux contraintes de l'environnement (tracé sinueux assez difficile – chaussée étroite – visibilité limitée – bas côtés impraticable). Il négocie une courbe à gauche.
Situation d'accident	Le conducteur qui circule probablement vers le centre de la chaussée (coupe le virage ou est légèrement déporté vers le centre à cause de sa vitesse et du faible dévers de la courbe), détecte tardivement (visibilité limitée à 50 m) une 306 circulant en sens inverse.
Situation d'urgence	Le conducteur a peut-être tenté de revenir sur la droite de la chaussée en freinant mais trop tardivement.
Situation de choc	La Fiat Tipo heurte l'arrière gauche de la 306 puis est renvoyée vers la droite de la chaussée vers la zone couverte de boue et de gravillons. Vu les traces, le conducteur a essayé de redresser son véhicule vers la gauche mais celui-ci part en ripage, se met en travers, traverse la chaussée et va percuter de son avant droit l'avant gauche d'un 3 <sup>ème</sup> véhicule.
Gravité	Impliqué blessé léger. Conductrice 306 : indemne. Conductrice 3 <sup>ème</sup> véhicule et passager légèrement blessés.

#### 5 – Commentaires

La jeunesse du conducteur, la vitesse trop élevée qu'il pratique et sa faible connaissance d'un site présentant des caractéristiques accidentogènes importantes, sont explicatives de la survenue de cet accident.

Lorsque l'accident se produit le conducteur de la Fiat Tipo effectue un trajet inhabituel dans le cadre de ses activités professionnelles. Il va passer des tests d'évaluation en vue de suivre une formation de rédacteur.

Il est possible que le fait d'aller passer des tests, des examens etc. puisse avoir une incidence sur le style de conduite de certains usagers. Ce genre de situation particulière, où la personne va être évaluée, testée dans ses capacités, ses connaissances et potentiel personnels, pourrait induire un certain niveau de stress, d'excitation, de préoccupations mentales, d'appréhension, voire d'anxiété,

etc. Cet état de l'usager combiné au fait qu'il a aussi certainement un horaire d'arrivée à ces tests à respecter (fixé par un planning extérieur ou interne au conducteur lui-même) est susceptible d'entraîner des comportements de conduite inadaptés à certaines situations rencontrées.

Il faut également replacer l'impliqué dans le corps des sapeurs pompiers, où l'urgence d'intervention est associée à la vitesse sur la route.