

La sécurité routière dans les transports interurbains



Jean-Claude Girot
Président du COFIT



Patrick Oberto
Délégué du PSRE (Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise)

Dans cet article, Jean-Claude Girot et Patrick Oberto présentent les enseignements tirés de la journée d'échanges organisée le 22 juin par le Comité d'orientation de la filière industrielle du transport (COFIT) et l'Institut technique d'accidentologie (ITA) sur la sécurité routière dans les transports interurbains. Parmi les pistes de réflexion évoquées : la mise en avant de la diversité qui existent dans le transport routier qui n'est pas une profession en soi mais le regroupement d'une multitude de métiers (une distinction claire entre ces différentes professions permettra de mettre en place une prévention des risques efficace) ; développer en priorité certains thèmes, tels que « la formation au partage de la route », « la téléphonie et les communications au volant », « la fatigue, la somnolence et l'hygiène de vie », ou « alcool et drogues ».

TRANSPORT INTERURBAIN / COFIT / ITA / SÉCURITÉ ROUTIÈRE / ROUTE / PRÉVENTION / ACCIDENTOLOGIE / POIDS LOURD / VITESSE / COLLISION / ENCADREMENT DU RISQUE - ST, I, O3, O1

In this article, Jean-Claude Girot and Patrick Oberto present conclusions to be drawn from the discussion day held on 22 June and organized by the Orientation Committee for the Industrial Transport Sector (COFIT) and the Technical Institute for Accidentology (ITA) on road safety in inter-urban transportation. Among the lines of discussion raised: the encouragement of diversity in road transport, which is not a profession in itself but a combination of a multitude of trades. A clear distinction between the various professions will enable the implementation of efficient risk prevention mechanisms and priority development of certain themes such as 'sharing the road', 'telephoning and communications while driving', 'fatigue, sleepiness and healthy lifestyles' or 'alcohol and drugs'.

Le 22 juin 2015, le Comité d'orientation de la filière industrielle du transport (COFIT) et l'Institut technique d'accidentologie (ITA) ont organisé une journée d'échanges qui a permis de dresser l'état des lieux sur le sujet et de faire le point sur les pistes d'amélioration que les différents acteurs ont en développement. Elle aura permis, espérons-le, en éclairant le sujet, d'inciter les parties prenantes à se convaincre que des actions très concrètes peuvent être mises en œuvre pour franchir un nouveau cap pour des transports routiers toujours plus efficaces, plus propres et plus sûrs, donc plus « citoyens ».

À cette occasion, l'association Promotion et suivi de la sécurité routière en entre-

prise (PSRE) a partagé son expérience de plus de 15 ans de travail au plus près des employeurs sur la gestion du risque routier professionnel.

Association d'employeurs en majorité privés mais aussi publics, sans but lucratif, l'association PSRE n'a qu'un seul objectif : améliorer la sécurité des déplacements liés au travail – en mission professionnelle ou sur le trajet domicile-travail.

Ceci avec trois activités principales :

- une veille et des échanges de bonnes pratiques pour nos adhérents ;
- la liaison avec les institutions, l'analyse/explication des réglementations envisagées ou promulguées ;

- la sensibilisation du million d'employeurs non adhérents, par ateliers et colloques, sur l'importance du risque (ces déplacements représentent 50 % des morts liées au travail), la responsabilité civile et pénale des employeurs, les outils pour gérer ce risque et le réduire.

Le Transport routier de personnes et de marchandises est un partenaire important pour PSRE : ce secteur doit servir de modèle pour les autres professions pour lesquelles conduire n'est pas le cœur du métier, mais fait néanmoins partie des tâches nécessaires pour accomplir son travail.

L'association PSRE ne prétend pas être un spécialiste expert du secteur du transport

routier, mais plutôt un observateur, qui souhaite dans 5 ans avoir le plaisir de constater que le transport routier a réussi une fois de plus à :

- améliorer sensiblement la sécurité de ses opérations ;
- mettre ses bonnes pratiques à disposition des autres secteurs d'activité.

1. LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT ROUTIER DANS LE MONDE DU TRAVAIL ET DE LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

Les enjeux de la sécurité du transport routier sont reconnus par tous. Des progrès significatifs ont été accomplis. Néanmoins on ne peut pas se satisfaire de la situation actuelle car des progrès sont encore possibles.

Un rapide rappel des éléments principaux :

- une division par 4 du nombre de tués avec PL impliqué entre 1990 et 2013 ;
- un parc français d'environ 550 000 PL et 90 000 bus et cars, et une partie des 6 millions de VUL utilisés par les métiers du transport ;
- 27 milliards de kms parcourus par an par le Transport routier de marchandises (TRM) – 32 % par des PL immatriculés à l'étranger ;
- 18,2 et 3,2 milliards de kms parcourus respectivement par les PL et les bus et cars immatriculés en France ;
- salariés du TRM (330 000 salariés dont environ 80 % de conducteurs ; 90 % des accidents avec arrêt de travail ont lieu alors que les conducteurs sont à l'arrêt, non sur la route ; 50 % à 70 % des 50 à 60 décès/an sont liés à la route) ;
- l'alcool mieux maîtrisé que stupéfiants (le secteur du transport de voyageurs est en pointe sur la maîtrise du risque alcool) ;
- le téléphone au volant : pas de données spécifiques au secteur ;
- la fatigue et la somnolence : pas de données mais une étude de la fondation Vinci Autoroutes (75 % des conducteurs PL ont roulé récemment sur des lignes blanches sonores le long de la bande d'arrêt d'urgence par inattention ou manque de sommeil ; plus de 28 % dorment moins de 6 heures avant de prendre la route pour un

long trajet et 30 % s'estiment susceptibles d'avoir un accident à cause de la somnolence)

Les acteurs du transport routier ont beaucoup de choses en commun :

- ils achètent à peu près les mêmes véhicules (mais les équipements de sécurité ne sont pas majoritairement installés lorsqu'ils sont en option) ;
- ils utilisent les mêmes infrastructures ;
- ils feront « la Une » des médias en cas d'accident).

Mais tout diverge dès que l'on rentre dans le détail du métier et des compétences de management.

Des divergences selon le métier

On pourrait dire que le métier du « transport routier » n'existe pas. Il y a une multitude de métiers, et il faut absolument les distinguer pour une prévention des risques efficace. Il faudra un plan de prévention spécifique selon les divers profils :

- le conducteur de car, de bus, ou d'autocar transporte des touristes, ou des salariés sur leur trajet domicile-travail, ou des écoliers, collégiens ... ;
- le conducteur de PL fait régulièrement la livraison de produits frais de la mer Méditerranée à Rungis, ou découvre chaque matin sa tournée locale, parfois avec des véhicules différents ;
- la valeur ajoutée va s'intégrer dans la chaîne de la grande distribution alimentaire, ou celle de l'approvisionnement des stations-service, ou de la livraison en vrac de produits sur les chantiers de BTP, ou pour l'agro-alimentaire ;
- le conducteur fait ses centaines de kms par jour en VUL, transport léger et souvent express ;
- le transport est fait pour compte propre ou pour compte d'autrui ;
- le conducteur travaille à l'international, français à l'étranger ou étranger en France ;
- etc...

La réglementation n'est pas simple à décrire et les explications varient en fonction du service de l'État ou de l'institution qui va l'analyser, jusqu'à devenir contradictoires.

De nombreux employeurs sont encore convaincus qu'ils n'ont pas le droit de vérifier les permis des conducteurs, ni de contrôler les taux d'alcoolémie.

Des divergences selon les compétences de management dans l'entreprise

Qu'y a-t-il de commun entre :

- d'une part, une grosse entreprise qui par sa taille pourrait justifier les postes de management permettant de gérer au mieux ces risques, qui trouvera de la flexibilité et de la réactivité en sollicitant les ressources de l'organisation, mais qui aura du mal à faire respecter partout, par tous et tout le temps les règles mises en place ;
- et d'autre part, la TPE qui ne pourra s'appuyer que sur les ressources managériales unique responsable qui ne trouvera de la flexibilité que dans les horaires et la bonne volonté de sa poignée de salariés qui composent la TPE, mais qui pourra plus facilement s'assurer que les règles qu'il a édictées sont comprises et respectées car il voit très régulièrement ses salariés.

2. QUELQUES CONSTATS

2.1. La réglementation

Elle est sûrement très bien faite mais elle est compliquée, car on ne parle pas uniquement ici du Code de la route, mais aussi du Code du travail, de la sécurité sociale, des assurances et bien sûr des codes civil et pénal. La réglementation n'est pas simple à décrire et les explications varient en fonction du service de l'État ou de l'institution qui va l'analyser, jusqu'à devenir contradictoires. Des nouvelles règles se développent, s'empilent, fleurissent ; un thème chasse l'autre au gré de l'actualité ou des nominations. Dans ces cas-là, l'employeur aura tendance à se replier discrètement en se disant : « je reviendrai quand ils se seront mis d'accord entre eux ».

De plus, l'effort de communication pour expliquer les nouvelles règles n'est pas évalué ; on ne met pas de ressources en face de cette phase essentielle et par conséquent, mal faite. Ainsi, on se retrouve encore avec de nombreux employeurs qui sont convaincus qu'ils n'ont pas le droit de vérifier les permis des conducteurs, ni de contrôler les taux d'alcoolémie, ou qui vont renoncer à le faire pour ne pas risquer de se faire reprocher de stresser les salariés.

À titre d'exemple, il y a quelques années PSRE a participé à un événement interentre-

prises (tous secteurs d'activités) lors duquel environ 200 salariés de 100 entreprises du Pas-de-Calais ont repassé l'épreuve du code de la route. Aucun des binômes, quel que soit l'âge (entre 20 et 67 ans), n'aurait eu son permis ce jour-là. En extrapolant, s'il existait un « permis de gérer » en 40 questions... pour s'assurer de la maîtrise par les employeurs des règles du code du travail, on peut se demander combien l'auraient eu.

La route, même dans le transport routier de marchandises, ne représente que 10 % des accidents avec arrêt de travail des salariés concernés.

Il faut aussi rappeler que la route, même dans le transport routier de marchandises, ne représente que 10 % des accidents avec arrêt de travail des salariés concernés et donc que, dans les entreprises qui ont un mode de fonctionnement « réactif », le sujet ne s'imposera (et heureusement) que rarement à l'ordre du jour, ignorant ainsi que cette même route représente plus de 50 % des décès liés au travail.

2.2. Le contrôle et la sanction

Comme pour la communication, l'effort que va représenter le contrôle de la mise en œuvre et du respect des nouvelles lois ou réglementations mériterait évaluation, budget et formation des compétences.

Les procureurs qui participent à nos tables rondes expliquent souvent aux employeurs qu'émettre une règle dans l'entreprise ne suffit pas ; ils doivent impérativement l'expliquer, en contrôler l'application et sanctionner en cas de non-respect. Si ce n'est pas fait, leur responsabilité en cas d'accident pourra être engagée. On pourrait envisager un raisonnement identique pour ceux qui font les règles de la société !

2.3. La prévention

On peut dire que la très grande majorité des responsables d'entreprises de transport routier que nous rencontrons sont conscients de l'importance du risque routier : coûts, responsabilités civile et pénale au titre du Code du travail et de la réglementation des transports, image et réputation de l'entreprise.

En revanche, la prise en compte et le traitement de ce risque au titre de l'obligation de sécurité qu'a tout employeur sont encore relativement parcellaires. Trop souvent l'employeur se limite au rappel de la règle (Code de la route, réglementation transport...)

mais ne va pas chercher à apporter des solutions en terme :

- d'organisation du travail,
- de communication avec les salariés en déplacement,
- de gestion de la fatigue et du stress, de meilleure hygiène de vie et des conditions de travail des salariés sur la route,
- ou enfin, de formation sécurité, soit pour apporter des connaissances techniques, soit pour développer un comportement prévention.

3. LES ACTEURS ET LES PISTES DE PRÉVENTION

Il suffit de regarder le glossaire à la fin de certains rapports pour s'apercevoir qu'en France rien n'est simple. Le challenge de la réduction du risque routier lui-même n'est probablement pas simple, mais on peut s'interroger sur les effets de la complexité du réseau d'acteurs.

Ce n'est surtout pas à PSRE de répondre à cette question, mais on peut apporter un témoignage : au cours des 8 dernières années nous avons rencontré plus de 8 000 représentants d'employeurs en tables-rondes, ateliers, colloques. Pour nous, c'est clair : la profusion d'acteurs avec des messages mal alignés fait hésiter l'employeur à passer à l'action.

Heureusement, on peut trouver des pistes d'amélioration, en partant des points clés du processus de prévention et en précisant qui est responsable de quoi.

3.1. Analyser les risques

Le Code du travail fait obligation à l'employeur d'analyser régulièrement ces risques, en impliquant les salariés (le fameux document unique d'évaluation des risques professionnels). On pourrait envisager que les organisations professionnelles, ou leurs émanations collectent, synthétisent, diffusent et renforcent ces analyses (qu'elles soient basées sur l'observation des tâches, et/ou l'analyse des accidents de l'année). Ces analyses doivent se faire pour chacun des

métiers du transport en prenant en compte leur diversité : type de transports, de véhicules, d'infrastructures, horaires, tournée de routine, longue distance et international, conduite de nuit, gabarit et équipement des véhicules, type de clientèle, installation de chargement/déchargement, types et comportement des passagers, type de marchandises,

Pour aider à toujours mieux comprendre afin de corriger, l'apport des experts pourrait être développé et couvrir des sujets non techniques.

3.2. Identifier les solutions pour prévenir les risques

On retrouve les mêmes acteurs : employeur-salariés-instances représentatives du personnel et organisations professionnelles.

Certaines solutions pour être faisables peuvent nécessiter l'apport du législateur. Dans ce cas, les organisations professionnelles doivent être en première ligne pour expliquer, négocier, communiquer.

3.3. Choisir un plan de prévention et sa mise en place

Chaque entreprise, en fonction de sa culture, de son existant, de ses valeurs, va retenir un bouquet de solutions à mettre en œuvre. PSRE insiste pour que les solutions soient bien différenciées entre :

- celles qui permettent de faire mieux avec l'existant ou avec des changements simples et rapides ;
- celles qui nécessitent des changements plus lourds et donc un travail préparatoire technique, organisationnel et relationnel d'appropriation du besoin de changement.

3.4. Mesurer les résultats – échanger les bonnes pratiques

Là encore, l'employeur se doit d'avoir un tableau de bord « Déplacements : actions et résultats » qui inclut, pour toute l'activité « déplacements » (et pas uniquement pour les accidents), des données telles que l'activité, le nombre de kms parcourus, personnes ou tonnages transportés, les coûts directs et indirects, les consommations énergétiques, les infrac-

L'employeur se doit d'avoir un tableau de bord qui inclut des données telles que le nombre de kms parcourus, les accidents matériels et corporels, etc.





© s2z166

tions, les accidents matériels et corporels, les presque-accidents, les émissions et rejets, avec leur impact santé pour les salariés et les tiers, l'impact sur l'environnement, etc. Cela lui permettra de mettre en relief les zones de progrès et celles de difficultés, et de prendre les mesures correctives nécessaires.

Le même outil devrait exister au niveau du secteur d'activité, et aussi bien au niveau du ministère de tutelle que des organisations professionnelles concernées. La collecte des données globales peut s'avérer difficile mais pas impossible surtout si on met les compétences en commun, depuis le temps que l'on parle « Big data et savoir-faire français ».

L'occasion est ici donnée de saluer le travail fait séparément par différents acteurs pour produire différents textes :

- « Faits & chiffres » de l'Union routière de France ;
- « Bilan social annuel » du TRM ainsi que celui du TRV - ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie ;
- les données de la CNAM jusqu'en 2012 (pour 2013 le risque routier est moins précisément identifié parmi les causes d'accident) ;
- les données de l'ONISR ;
- les données de l'OPTL ;
- et modestement, les ateliers de PSRE.

Rassembler les données et les mettre en cohérence permettrait de :

- mieux comprendre les causes des accidents, leur évolution année après année,

les liens avec la féminisation des métiers, les âges, l'ancienneté des salariés, la taille des entreprises, le taux de recours à l'intérim, les distracteurs liés aux nouvelles technologies de l'information, les défaillances techniques ;

- mieux fixer les priorités d'actions et les partager ;
- mieux comprendre l'impact et l'efficacité des actions lancées par chacun ;
- mieux anticiper les changements à venir et évaluer leurs impacts, plutôt que de constater ces impacts à posteriori.

4. RÉFLÉCHIR À PARTIR DE L'ENTREPRISE

En conclusion, pour contribuer à l'amélioration de la sécurité routière dans les transports interurbains, il faudrait :

- donner de l'air au management (arrêter d'empiler les réglementations et poursuivre la simplification, penser au Code du travail) ;
- ériger en bonne pratique, bien comprise, le triptyque « document unique d'évaluation des risques en déplacement / plan de prévention / tableau de bord "Déplacement" » ;
- former l'encadrement à la gestion du risque en s'appuyant sur ce triptyque dans lequel on doit trouver en priorité les thèmes : organisation du travail ; formation au partage de la route ; téléphone et communication au volant ; alcool et drogues ; fatigue, somnolence et hygiène de vie ; accidents de manœuvre et manutention ;
- un engagement des organisations professionnelles dans la collecte, le suivi et la communication de ces outils et des résultats ;
- entrer les « actions-résultats prévention des risques » dans les rapports annuels des organismes impliqués.

5. LES POINTS MARQUANTS PRÉSENTÉS PAR LES AUTRES INTERVENANTS DU COLLOQUE

Les pistes d'amélioration peuvent concerner chacun des 5 temps de l'accident :

- phase de conduite ;
- rupture ;
- phase de réaction d'urgence ;

- collision ;
- post-collision.

Les données disponibles (en quantité décroissante mais qualité croissante) prennent la forme de :

- statistiques officielles ;
- fichiers informatiques ;
- procès-verbaux ;
- accidentologie.

Implication des poids lourds et autocars étrangers (selon les données de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux - IFFSTAR) :

- 29 % des parcours de l'ensemble des poids lourds et autocars en circulation (données 2013) ;
- 14 % des véhicules de leur catégorie impliqués dans les accidents corporels (données 2014) ;
- 11 % des véhicules de leur catégorie impliqués dans les accidents mortels.

Dispositifs de sécurité existants dans l'offre constructeur (mais en face : quelle est la demande ? Ces dispositifs sont-ils assez connus ? Leur efficacité assez démontrée ?)

- le coût des options de sécurité se monte à environ 7 000 euros ce qui rajoute moins d'1 centime d'euro par km parcouru sur la vie du camion.

Dans le transport routier de marchandises (TRM) 90 % des accidents sont dus à un facteur humain (fatigue, alcoolisme, vitesse...)

- ramené aux marchandises transportées, le coût pour un transport de 500 km serait de 14 cents d'euro la tonne ou 3,5 cents d'euro le m³.

Mercedes :

- contrôle d'interdistance radar et lidar ;
- anticollision (obstacles

fixes ou mobiles) ;

- radar détection frontale - détection latérale ;
- aide au suivi de voie, suivi des marquages et balisage ;
- dispositifs embarqués ;
- dispositifs prédictifs ;
- dispositifs anti-renversement et anti-mise en portefeuille (existant et à venir).

Renault :

- freinage d'urgence actif 3^{ème} génération.
- anti-recul pour démarrage en cote ;
- détection de dérive de trajectoire passive ;



- assistant de dérive de trajectoire actif ;
- régulateur de trajectoire de remorque actif ;
- détecteur de somnolence ;
- assistant de régulation de distance ;
- contrôle de pression des pneus ;
- sellette de sécurité avec capteur de verrouillage ;
- éclairage dynamique ;
- rétroviseurs dynamiques ;
- contrôle d'angle mort.

Les principaux facteurs d'accidents entre 2010 et 2014 des poids lourds sont la somnolence, l'inattention, une vitesse excessive.

- dispositif d'anti-encastrement pour les véhicules suiveurs ;
- anti-renversement: dispositif électronique dynamique de mesure de l'accélération latérale ;

• dispositif anti-projections latérales et arrière
Amélioration de la visibilité pour les autres usagers.

• libération des mouvements transversaux des raccords électriques/pneumatique pilotant le freinage de la semi-remorque. Évite leur débranchement ou rupture lors des girations ;

• rampe flash et rappel signalisation haut de carrosserie ;

• lanterne arrière full-LED incassable ;

• feux de gabarit latéraux : double fonction d'éclairage et rétrovision ;

• contrôle automatique dynamique de l'empattement : optimisation des charges sur essieux semi-remorque et tracteur ;

• dispositif de gestion suspension/freinage et enregistrement des données d'exploitation ;

• gestion dynamique de la pression dans les pneumatiques ;

• sécurisation arrimage-chargement ;

• signal lumineux automatique flashant dès la mise sous tension du hayon élévateur ;

• bird view : dispositif de vision à 360° par caméras grand angle ;

• radar de recul.

Les Infrastructures routières - des zones à risques ?

• rampes/descentes (risques de collisions avant-arrière) ;

• virages (risque de renversement, de sortie de voie, de mise en portefeuille) ;

• ronds-points (risque d'accidents matériels et embouteillages).

S'inspirer des bonnes pratiques du transport de voyageurs

En autocar, il y a 3 fois moins d'accidents mortels qu'en train, 30 fois moins qu'en voiture. En 2013, tous modes confondus, le taux d'accidents corporels en autocar était de 0,18 %. Parmi les bonnes pratiques citées :

- éthylotest anti-démarrage (EAD) ;
- ceintures de sécurité des passagers ;
- limiteur de vitesse (100 km/h) ;
- ralentisseur (obligatoire si PTAC > 4 tonnes, dans des régions difficiles ou accidentées) Chronotachygraphe > 9 places (conducteur compris), vitesse, kilométrage, activités ;
- ABS, ESP, ASR... ne revêtent pas forcément un caractère obligatoire ;

• coupe-batterie, extincteurs, marteau de secours, boîte premiers secours, lampe autonome, éclairage des accès... Des rétroviseurs grand-angle, un pictogramme lumineux spécifique lors d'un transport d'enfants... Autant d'équipements optimisant la sécurité du transport des voyageurs ;

• des contrôles techniques réguliers (visa valable 6 mois pour les véhicules de TCP) ;

• contrôleurs des transports terrestres intervenant sur route et en entreprise (ils garantissent ainsi la sécurité routière par un contrôle régulier de l'état et des conditions de circulation des véhicules ; le respect des réglementations du travail dans les transports routiers) ;

• formation des conducteurs (la formation initiale donne lieu à la délivrance d'une carte de qualification de

conducteur, renouvelée tous les 5 ans par un stage de formation continue obligatoire - FCO -) ;

• visite médicale d'aptitude à l'emploi obligatoire comportant deux volets (examen médical confirmant la validité du permis de conduire, tous les 5 ans pour les conducteurs < 60 ans, et chaque année, à partir de 60 ans ; certificat d'aptitude / médecine du travail confirmant l'aptitude au poste de travail tous les 24 mois) ;

• temps de conduite et de repos, selon la réglementation européenne (conduite continue - 4h30 maximum ; interruptions obligatoires de 45 minutes après 4h30 de conduite ; conduite journalière limitée à 9h - peut être portée à 10h deux fois par semaine ; conduite hebdomadaire de 56 heures ; repos journalier obligatoire de 11 heures consécutives sur 24 heures - peut être réduit à 9 heures 3 fois/semaine ; repos journalier en cas de double équipage : 9 heures consécutives sur 30 heures ; etc.) ■

Dans le TRM, 90 % des accidents sont dus à un facteur humain :

- fatigue/somnolence ;
- alcoolisme : en Europe, seulement 0,5 % des conducteurs de PL sont impliqués, contre 15 à 20 % pour les véhicules de tourisme ;
- vitesse ;
- ceinture de sécurité (50 % des conducteurs ne la boucleraient pas).

Les spécificités de l'autoroute :

- sur la période 2009-2014, la répartition du trafic reste identique d'une année sur l'autre, à hauteur de 86 % pour les VL et 14 % pour les PL (y compris cars et bus) ;
- la présence des PL dans les accidents corporels est légèrement supérieure à leur présence dans le trafic (16,7 % dont 0,3 % car et bus) ;
- cette présence des PL augmente dans les accidents mortels (25,3 % dont 1,2 % car et bus) ;
- les PL sont « à l'origine » de 21,5 % des accidents mortels (dont 1,6 % car et bus) ;
- les principaux facteurs d'accidents entre 2010 et 2014 des PL à l'origine des accidents sont : somnolence et fatigue (18 %) ; inattention / téléphone, télévision, lecture... (19 %) ; vitesse excessive ou inadaptée (17 %) ; problème de pneumatique (11 %) ; non-respect des interdistances (zones de travaux surtout) ; stationnement sauvage sur bretelles, accès aux aires de repos, BAU...

Les constructeurs de remorques ont aussi des options sécurité qui méritent d'être mieux connues :

- géométrie châssis : empattement spécifique, largeur de voie d'essieux augmentée ;

En autocar, il y a 3 fois moins d'accidents mortels qu'en train, 30 fois moins qu'en voiture. En 2013, tous modes confondus, le taux d'accident corporel en autocar était de 0,18%.