

# Ten Info

---

## **Le risque professionnel routier**

- accidents de trajet
- accidents de mission



# Les accidents de trajet

**E**n Haute-Normandie, de 2003 à 2007, le nombre de victimes d'accidents routiers de trajet<sup>1</sup> a varié entre 1 481 et 1 648 par an : 1 521 en 2003, 1 502 en 2004, 1 497 en 2005, 1 481 en 2006 et 1 648 en 2007, soit 7 649 victimes en cinq ans.

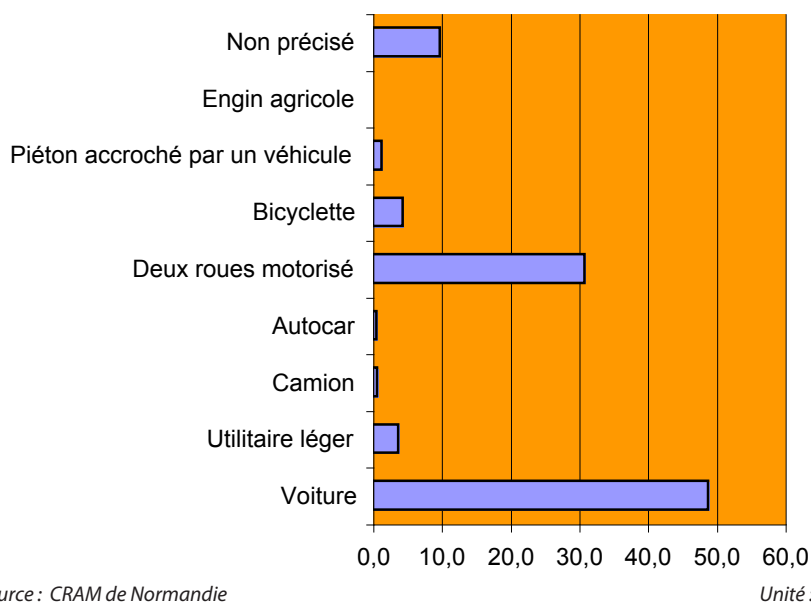
## Majoritairement des accidents de voiture ou de deux-roues motorisés

Parmi les victimes d'un accident routier de trajet en Haute-Normandie de 2003 à 2007, 49 % d'entre elles se trouvaient à bord d'une voiture au moment de l'accident et 31 % circulaient sur un deux-roues motorisé (graphique 1). L'élément matériel<sup>2</sup> est beaucoup plus rarement un utilitaire léger ou une bicyclette, ces deux types de véhicules représentant chacun 4 % des cas. Les piétons accrochés par un véhicule constituent 1 % des victimes d'accidents de trajet. Les accidents de camion n'occupent ici qu'une position marginale et correspondent à des salariés qui utilisent un véhicule d'entreprise pour regagner leur domicile. Tout aussi rares, les victimes d'accidents d'autocar peuvent concerner des conducteurs comme des passagers qui effectuent leurs déplacements domicile-travail en transports en commun.

## Un profil à risque : l'homme jeune circulant en deux-roues motorisé

La répartition des accidents de trajet selon l'élément causal diffère en

**Graphique 1 : La voiture et les deux-roues motorisés sont impliqués huit fois sur dix**



Source : CRAM de Normandie

Unité : %

Note de lecture : répartition des victimes d'accidents routiers de trajet survenus de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon l'élément matériel en cause

fonction du genre. Ainsi, la voiture est l'élément causal de 69 % des accidents de trajet des femmes, mais seulement de 37 % de ceux des hommes. Symétriquement, les deux-roues motorisés ne sont en cause que pour 13 % des femmes, mais pour 41 % des hommes. Plus rares, les accidents qui impliquent un utilitaire léger concernent des hommes huit fois sur dix. Si les femmes représentent 37 % des accidents de trajet, cette proportion atteint 52 % pour les accidents de voiture et 47 % pour les piétons accrochés, mais seulement 29 % des accidents de bicyclette et 16 % de ceux de deux-roues.

Les moins de 20 ans sont moins concernés par les accidents de trajet

en voiture, sans doute en partie en raison de l'âge minimal de 18 ans requis pour conduire ce type de véhicules. Les jeunes représentent 7 % des victimes d'un accident de trajet en voiture contre 16 % de l'ensemble des victimes d'un accident de trajet. Cependant, les salariés les plus jeunes sont surreprésentés parmi les victimes d'un accident impliquant un utilitaire léger avec 27 % des accidents concernant ce type de véhicules. Accessibles avec le permis voiture, les utilitaires légers nécessitent néanmoins une conduite adaptée. Le manque d'expérience de la conduite des jeunes conducteurs pourrait expliquer cette proportion élevée. Les salariés âgés de moins de 20 ans représentent 30 % des victimes d'acci-

<sup>1</sup> Voir la définition de ces accidents dans l'encadré méthodologique.

<sup>2</sup> On désigne sous ce terme le moyen de transport utilisé lors de l'accident.

dents de deux-roues motorisés. De même, 57 % des victimes d'un accident de trajet de cette tranche d'âge circulaient sur un véhicule de ce type. La proportion de victimes d'un accident de deux-roues motorisé diminue avec l'âge : elle se situe à 31 % chez les 20 à 24 ans et régresse progressivement avec l'âge. La concentration des accidents de deux-roues motorisés chez les jeunes résulte de leur prépondérance parmi les utilisateurs de ces véhicules, mais aussi par une prise de risques excessive lors de leur conduite. L'accidentologie impliquant des bicyclettes est différente. Ici, les plus de 45 ans sont surreprésentés avec 25 % des accidents de bicyclette contre 17 % de l'ensemble des accidents de trajet. Les plus de 45 ans sont aussi nettement surreprésentés parmi les piétons accrochés par un véhicule.

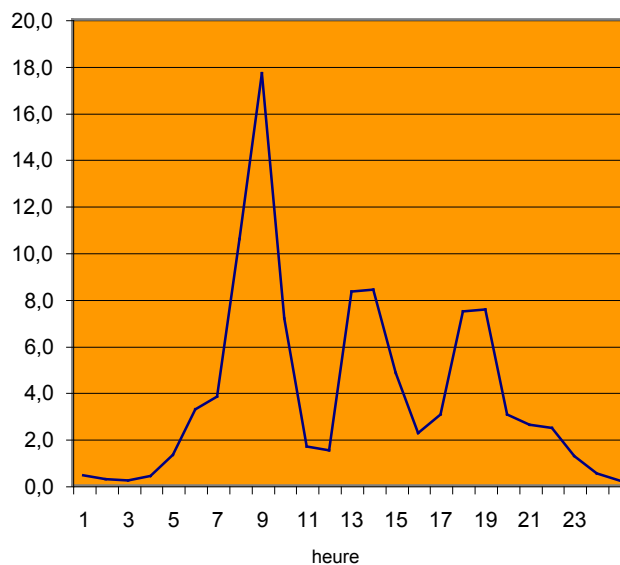
De 2003 à 2007, 200 salariés haut-normands ont eu au moins deux accidents de trajet, dont trois quarts sont des hommes et la moitié sont âgés de moins de 25 ans. L'élément matériel est un deux-roues motorisé pour 46 % d'entre elles contre 31 % pour l'ensemble des victimes d'un accident de trajet.

Plus de la moitié des victimes d'accidents de trajet sont des ouvriers 53 %, un quart des employés, 12 % des apprentis et 7 % des cadres, techniciens ou agents de maîtrise.

### Un pic d'accidents de trajet à l'heure de pointe du matin

Les accidents de trajet sont plus fréquents à 8 heures, heure de pointe, et dans une moindre mesure à 7 heures et 9 heures (graphique 2). Plus d'un tiers de ces accidents surviennent entre 7 et 9 heures. Un sixième

### Graphique 2 : Des accidents de trajet plus fréquents le matin



Source : CRAM de Normandie

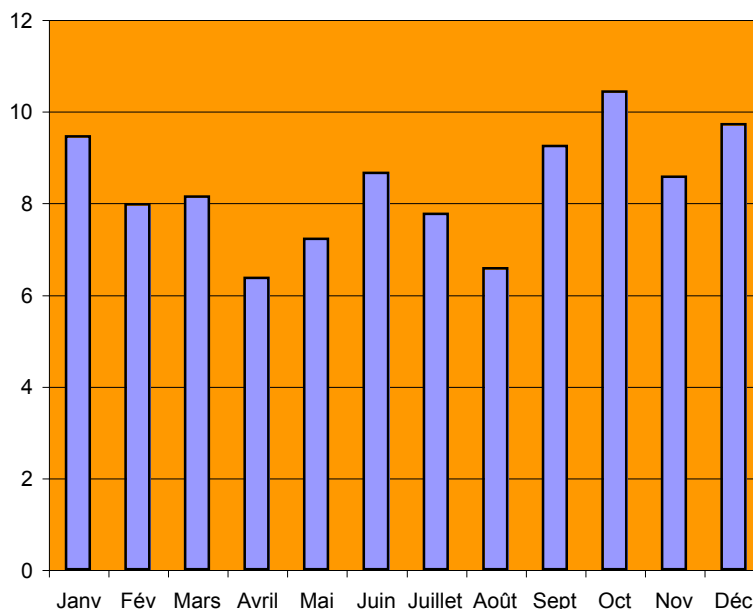
Unité : %

Note de lecture : répartition des victimes d'accidents routiers de trajet survenus de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon l'heure de survenance de l'accident

d'entre eux se produisent le midi, autour de 12 et 13 heures. La proportion des accidents survenus le soir, entre 16 et 19 heures est d'un cinquième et d'un quart entre 16 et 21 heures. On observe une surreprésentation des accidents de travail à l'aller. Plusieurs

explications pourraient être énoncées. Les salariés pourraient prendre plus de risques lors du trajet aller, notamment pour arriver à l'heure sur leur lieu de travail. Le trafic peut aussi être plus chargé le matin, la charge mentale plus forte.

### Graphique 3 : Des accidents de trajet plus fréquents à l'automne et en hiver



Source : CRAM de Normandie

Unité : %

Note de lecture : répartition des victimes d'accidents routiers de trajet survenus de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon le mois de survenance de l'accident

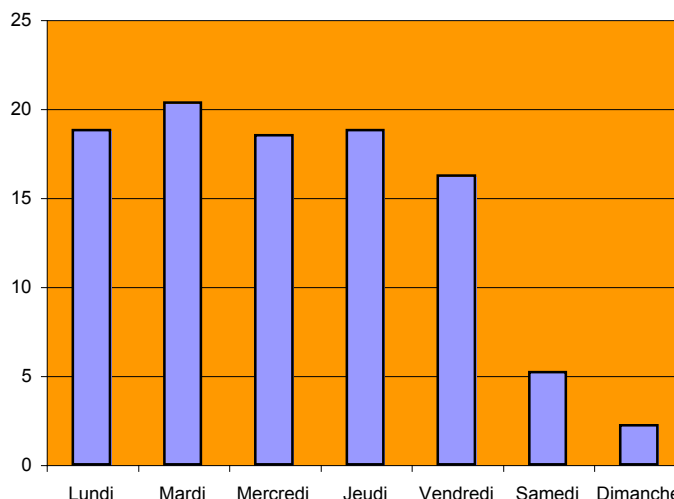
## L'influence des circonstances : la luminosité, le climat et les périodes de congés

Au cours de l'année, on observe une recrudescence des accidents de trajet à partir du mois de septembre pour atteindre un maximum en décembre et janvier (graphique 3). Moins d'accidents surviennent en avril, mai et août. Leur fréquence se situe à un niveau intermédiaire en février-mars et en juin-juillet. Cette saisonnalité semble faire intervenir à la fois la durée du jour, les conditions climatiques et l'intensité de l'activité professionnelle. L'automne et le début de l'hiver correspondent à une période durant laquelle la durée du jour et l'intensité lumineuse sont plus faibles, d'où une visibilité moindre qui gêne la conduite. Les mois d'avril et d'août connaissent moins d'accidents du fait qu'ils correspondent à des périodes de vacances, ainsi que le mois de mai en raison des ponts<sup>3</sup>.

Avec 8 % d'accidents en plus, le mardi est le jour de la semaine qui connaît le plus d'accidents de trajet (graphique 4), suivi à égalité du lundi, du mercredi et du jeudi. Le fait que certains salariés à temps partiel, principalement des femmes, ne travaillent pas le mercredi n'a qu'une incidence marginale sur la fréquence des accidents de trajet. Ces accidents sont un peu moins fréquents le vendredi, jour fréquent de prise des congés RTT. Jours de repos pour la plupart des salariés, le samedi et plus encore le dimanche connaissent beaucoup moins d'accidents de trajet.

De 2003 à 2007, on compte en moyenne 1,85 accident de trajet pour un million d'heures salariées. Ce

## Graphique 4 : Des accidents de trajet plus fréquents le mardi



Source : CRAM de Normandie

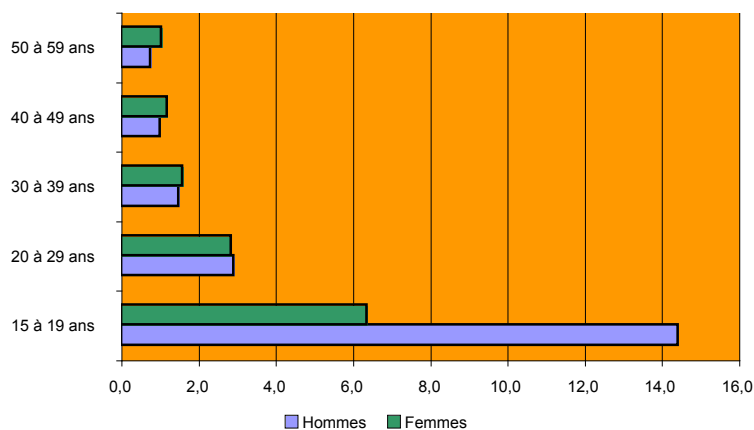
Unité : %

Note de lecture : répartition des victimes d'accidents routiers de trajet survenus de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon le jour de la semaine de survenance de l'accident

taux de fréquence des accidents de trajet est un peu plus élevé pour les hommes (1,90) que pour les femmes (1,78). Les accidents de trajet sont particulièrement fréquents avant l'âge de 20 ans, notamment pour les hommes avec 14,42 accidents de ce type par million d'heures salariées contre 6,36 pour les femmes (graphique 5). Ce taux diminue de façon continue avec l'âge chez les

hommes. Chez les femmes, ce taux diminue rapidement jusqu'à l'âge de 40 ans, mais beaucoup moins vite au-delà de cet âge. Le taux de fréquence des accidents de trajet des femmes dépasse celui des hommes après l'âge de 40 ans. Encore une fois, la forte fréquence des accidents de trajet chez les jeunes, en particulier chez les jeunes hommes, est à relier à l'importance des accidents de deux-

## Graphique 5 : Le taux de fréquence des accidents de trajet est beaucoup plus élevé chez les jeunes hommes



Sources : CRAM de Normandie et INSEE-DADS Unité : nombre d'accidents pour un million d'heures salariées

Note de lecture : taux de fréquence moyen (voir l'encadré méthodologique) des accidents routiers de trajet de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon la tranche d'âge des victimes

<sup>3</sup> Effectuant moins de journées de travail, les salariés s'exposent moins au risque routier en ces périodes et ont, logiquement, moins d'accidents de trajet. Néanmoins, cette analyse n'explique pas que le nombre d'accidents en juillet soit comparable à celui de juin, alors qu'une partie des salariés sont en congés en juillet. En revanche, dans la mesure où les conditions climatiques et de luminosité s'améliorent de janvier à mars, on voit bien que leur fréquence en février, comparable à celle du mois de mars, est due au moins en partie aux vacances de février.

roues motorisés dans ces catégories de salariés.

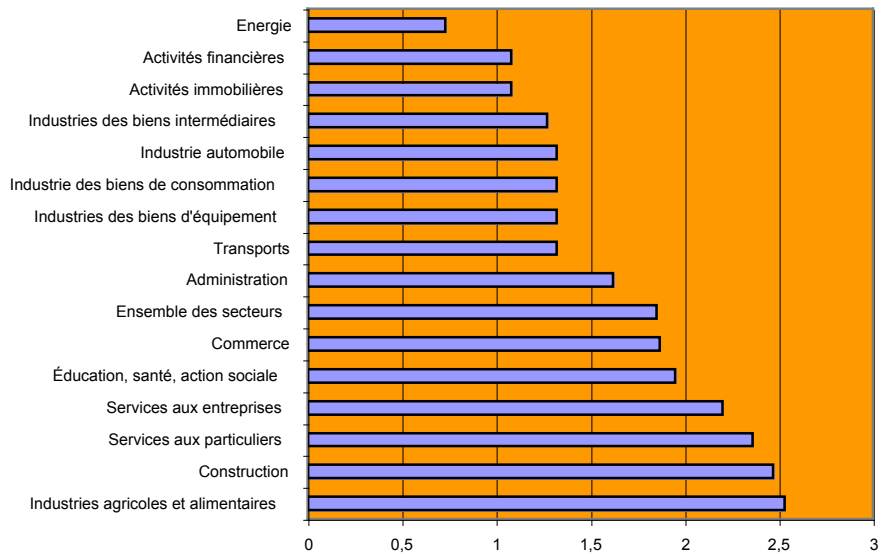
## La fréquence des accidents de trajet est très différente selon les secteurs d'activité

Le taux de fréquence des accidents de trajet varie aussi selon le secteur d'activité économique, en fonction de leurs spécificités de modes de transport et d'âge des salariés.

Entre 2003 et 2007, le taux de fréquence des accidents de trajet est de 1,85 accident par million d'heures salariées. Ce taux est supérieur à la moyenne dans les industries agricoles et alimentaires (2,53), la construction (2,47), les services aux particuliers (2,36), les services aux entreprises (2,20), le secteur éducation, santé et action sociale (1,95), ainsi que dans le commerce (1,87). Ce taux est élevé dans l'éducation (2,55), mais conforme à la moyenne dans la santé et l'action sociale (1,85). Dans le secteur des services aux particuliers, les accidents de trajet sont particulièrement fréquents parmi le personnel des hôtels et restaurants (2,74) et des services personnels et domestiques (2,20). De même, le taux des services opérationnels (2,89) explique le taux élevé des services aux entreprises. Le taux du commerce et réparation automobile est également conséquent (2,77).

En fait, ces secteurs emploient une proportion importante de jeunes hommes, peu qualifiés, souvent des apprentis ou des intérimaires, qui se rendent sur leur lieu de travail en deux-roues motorisé. De plus, les horaires parfois très matinaux comme dans la boulangerie et pâtisserie ou tardifs comme dans la restauration obligent à circuler de nuit, ce qui accroît les risques.

## Graphique 6 : Des accidents de trajet plus fréquents dans les services, moins dans l'industrie



Sources : CRAM de Normandie et INSEE-DADS Unité : nombre d'accidents pour un million d'heures salariées

**Note de lecture :** taux de fréquence moyen (voir l'encadré méthodologique) des accidents routiers de trajet de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon le secteur d'activité de l'établissement (NES 16)

Le taux de fréquence des accidents de trajet se situe en deçà de la moyenne dans le domaine administratif (1,62), les transports (1,32), l'ensemble des activités industrielles en dehors de l'agroalimentaire (autour de 1,3), les activités financières et immobilières (1,08). Ce taux est particulièrement bas dans le raffinage du pétrole (0,43). Dans ces secteurs, l'âge moyen des salariés est plutôt élevé et l'utilisation de la voiture plus fréquente qu'en moyenne.

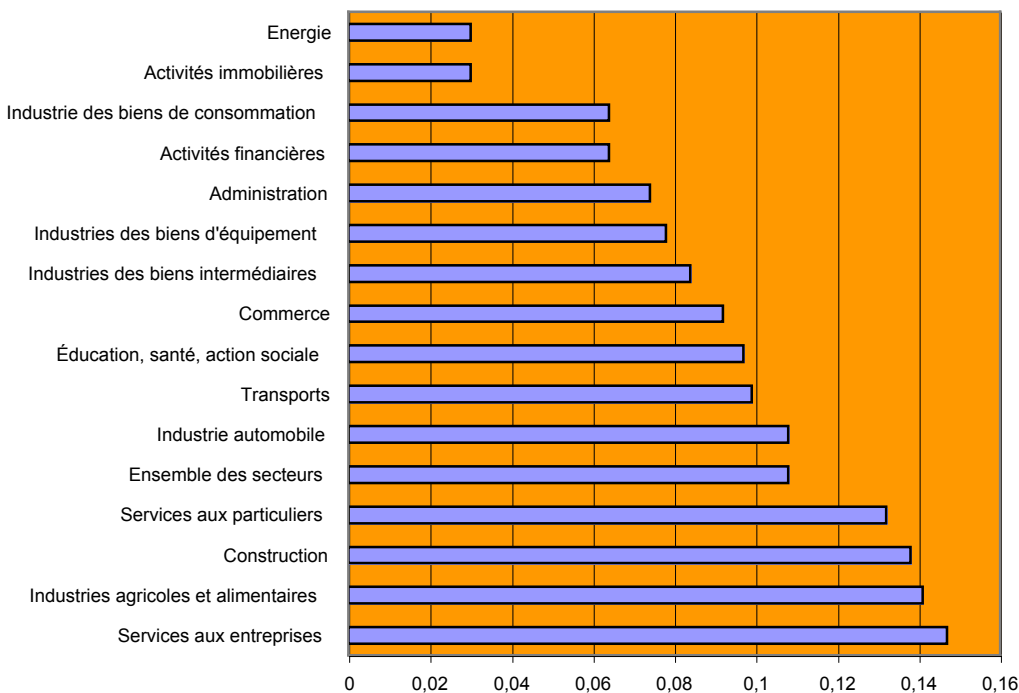
## Les conséquences sont aussi variables selon les secteurs d'activité

Sur la période 2003-2007, le nombre de jours d'arrêt de travail dus à des accidents de trajet en proportion de l'ensemble des heures de travail salariées est maximal dans les services aux entreprises, les industries agricoles et alimentaires, la construction et les services aux particuliers (graphique 7). Dans ces secteurs, ce taux de gravité dépasse 0,13 jour

d'arrêt pour mille heures salariées contre 0,11 en moyenne. L'industrie automobile, les transports, le secteur éducation, santé et action sociale, et le commerce se placent légèrement en deçà de cette moyenne. Les autres secteurs industriels et les activités administratives, financières et immobilières connaissent en proportion des heures salariées le plus faible nombre de journées d'arrêt de travail à la suite d'un accident de travail. Ce taux est particulièrement bas dans l'énergie et les activités immobilières (0,03).

Cette hiérarchie reflète assez fidèlement celle du taux de fréquence des accidents de trajet. Néanmoins, dans l'industrie automobile, le taux de gravité se situe dans la moyenne alors que le taux de fréquence est sensiblement inférieur à la moyenne. Moins fréquents en proportion des heures salariées, les accidents de trajet apparaissent plus graves dans ce secteur. Concernant une grande partie des effectifs de l'automobile, le travail posté conduit à des dépla-

### Graphique 7 : Plus de journées d'arrêt de travail en proportion des heures salariées dans les services, moins dans l'industrie



Sources : CRAM de Normandie et INSEE-DADS

Unité : nombre de jours d'arrêt de travail pour mille heures salariées

Note de lecture : taux de gravité moyen (voir l'encadré méthodologique) des accidents routiers de trajet de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon le secteur d'activité de l'établissement (NES 16)

cements domicile travail tôt le matin et tard le soir, ce qui accroît probablement les risques en raison de la moins bonne visibilité.

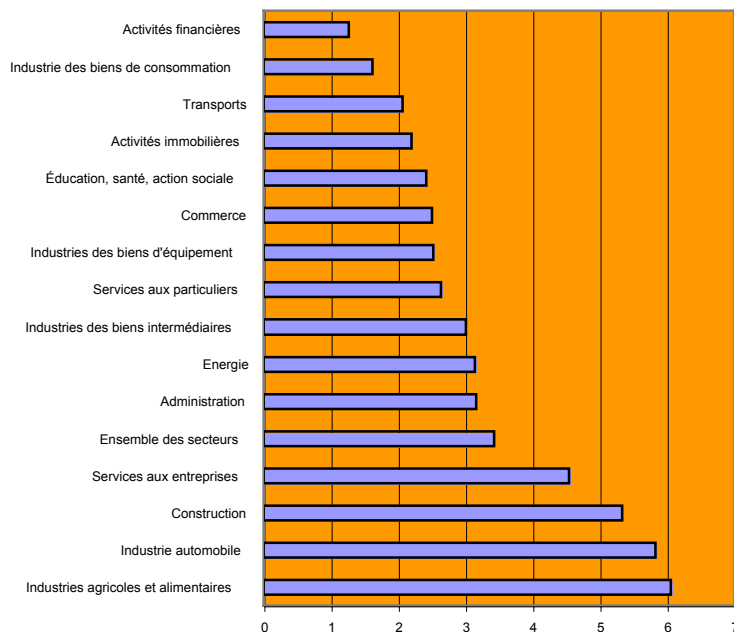
Les rangs des secteurs d'activité diffèrent peu concernant les incapacités permanentes consécutives aux accidents de trajet. En effet, la somme des taux d'incapacité partielle permanente (IPP) à la suite d'un accident de trajet pour un million d'heures salariées, ou indice de gravité pour ce motif, suit une hiérarchie assez proche de celles du taux de fréquence ou du taux de gravité. Toutefois, on note que certains secteurs d'activité se singularisent. L'industrie automobile, notamment, se place au second rang pour cet indicateur, ce qui confirme bien la gravité particulière des accidents de trajet des salariés de ce secteur. A contrario, les transports et le secteur éducation,

santé et action sociale occupent des rangs plus favorables au regard des séquelles que de la fréquence des accidents de trajet.

Les conséquences des accidents de trajet des hommes sont plus importantes que celles des accidents des femmes. Le taux de gravité pour les hommes s'établit à 0,119 jour d'arrêt de travail pour mille heures salariées, soit un peu plus que pour les femmes (0,091). Les séquelles sont cependant autrement plus lourdes pour les hommes. En effet, l'indice de gravité masculin (4,17) apparaît particulièrement élevé au regard de celui des femmes (2,25).

Le nombre de jours d'arrêt de travail consécutifs à des accidents de trajet pour mille heures salariées est trois à quatre fois plus élevé pour les 15 à 19 ans que pour les autres tranches d'âge (graphique 9). Au-delà de l'âge de 20 ans, cet indicateur diminue faiblement avec l'âge.

### Graphique 8 : Des incapacités permanentes en proportion des heures salariées différentes selon les secteurs

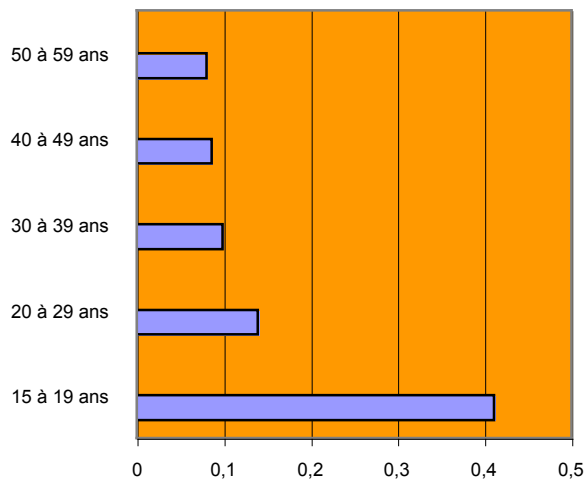


Sources : CRAM de Normandie et INSEE-DADS

Unité : total des taux d'IPP pour un million d'heures salariées

Note de lecture : indice de gravité moyen (voir l'encadré méthodologique) des accidents routiers de trajet de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon le secteur d'activité de l'établissement (NES 16)

## Graphique 9 : Les arrêts de travail après un accident de trajet sont proportionnellement plus fréquents chez les jeunes



Sources : CRAM de Normandie et INSEE-DADS

Unité : nombre de jours d'arrêt de travail pour mille heures salariées

Note de lecture : taux de gravité moyen (voir l'encadré méthodologique) des accidents routiers de trajet de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon la tranche d'âge des victimes

De 2003 à 2007, 70 salariés haut-normands sont décédés du fait d'un accident de trajet. Les hommes sont surreprésentés avec 82 % de ces décès, ainsi que les moins de 30 ans, les salariés de la construction et les intérimaires.

### Après un accident de trajet, la moitié des arrêts de travail durent au plus deux semaines

Sur la période de 2003 à 2007, un accident de trajet avec arrêt engendre en moyenne 59 jours d'arrêt de travail, soit deux mois. Cette moyenne est néanmoins fortement affectée par les arrêts les plus longs. En fait, un quart des victimes sont en arrêt pendant une semaine et la moitié pendant deux semaines au plus. Dans un quart des cas, les personnes le sont pendant au moins 6 semaines et une personne sur dix pendant au moins 4,5 mois. Près de 4 % des victimes sont en arrêt plus d'un an. La distribution des durées d'arrêt de travail à la suite d'un accident de trajet est superposable à celle des durées

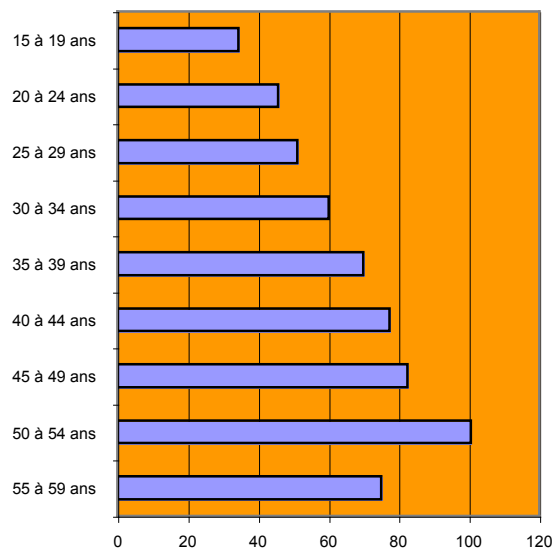
d'arrêt après un accident de mission.

Les victimes d'un accident de trajet dont les durées moyennes d'arrêt de travail sont les plus longues sont des piétons accrochés par un véhicule

(93 jours) ou qui ont eu un accident de camion (85 jours) ou d'autocar (90 jours). Les accidents de deux-roues motorisés donnent en moyenne lieu à des arrêts de durée moyenne légèrement supérieure (64 jours) à celle de l'ensemble des accidents de trajet. Les accidents à bicyclette se situent nettement en dessous (44 jours). A la suite d'un accident de voiture, la durée moyenne des arrêts de travail est de 54 jours.

La durée moyenne des arrêts de travail en raison d'un accident de trajet est plus longue pour les hommes (63 jours) que pour les femmes (52 jours). Cette durée moyenne augmente progressivement avec l'âge des victimes jusqu'à l'âge de 55 ans, puis régresse (graphique 10). Si les arrêts des salariés âgés de moins de 20 ans durent en moyenne 35 jours, ceux des 50 à 54 ans atteignent en moyenne 100 jours, tandis que cette moyenne s'établit à 75 jours pour les 55 à 59

### Graphique 10 : La durée moyenne des arrêts de travail après un accident de trajet s'accroît avec l'âge



Source : CRAM de Normandie

Unité : jour

Note de lecture : durée moyenne des arrêts de travail consécutifs à un accident routier de mission de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon la tranche d'âge des victimes



ans. Ainsi, les arrêts de travail des apprentis sont en moyenne les plus courts (36 jours) contre 70 jours pour les ouvriers, beaucoup plus âgés.

Quel que soit le mode de transport utilisé au moment de l'accident, la durée moyenne de l'arrêt de travail

augmente avec l'âge des victimes. Il semble que les accidents des personnes les plus jeunes soient moins graves, d'où des durées moyennes d'arrêt plus faibles.

Les accidents de trajet qui surviennent aux moments de la journée où

la circulation est plus fluide apparaissent le plus souvent plus graves. En effet, la durée moyenne des arrêts est plus élevée pour les accidents survenus le soir (70 jours), la nuit (65 jours) et même le midi (64 jours) que le matin (50 jours) ou l'après-midi (53 jours). ■



# Les accidents de mission

**E**n Haute-Normandie, de 2003 à 2007, le nombre de victimes d'accidents routiers de mission<sup>1</sup> a oscillé entre 460 et 490 par an : 489 en 2003, 480 en 2004, 460 en 2005, 461 en 2006 et 470 en 2007, soit 2 360 victimes en cinq ans.

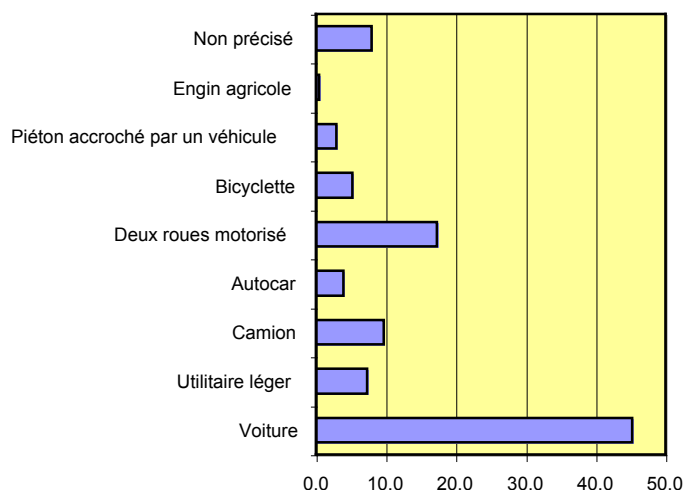
## Des accidents de travail aux conséquences plus graves

Les accidents routiers de mission représentent chaque année 1,4 % des accidents de travail survenus en Haute-Normandie au cours de cette période. Leur gravité est cependant supérieure : selon les années, de 2,2 % à 3,0 % des journées d'arrêt de travail leurs sont imputables. Cette proportion est plus élevée encore en ce qui concerne les séquelles. Les accidents de mission représentent en effet selon les années de 2,6 % à 4,2 % des accidents de travail avec incapacité permanente et de 3,4 % à 5,0 % des taux d'incapacité partielle permanente reconnus à la suite d'un accident de travail.

## Des éléments matériels multiples ...

La voiture constitue l'élément causal de l'accident dans 45 % des cas (graphique 1). Les deux-roues motorisés se placent au second rang (17 %), suivis des camions (10 %), des utilitaires légers (7 %), des bicyclettes (5 %) et des autocars (4 %). Les piétons accrochés par un véhicule représentent 3 % des cas. Pour 8 % des accidentés,

**Graphique 1 : La voiture dans moins d'un cas sur deux**



Source : CRAM de Normandie

Note de lecture : répartition des victimes d'accidents routiers de mission survenus de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon l'élément matériel en cause

Unité : %

l'élément causal n'est pas repéré dans les statistiques. On compte aussi quelques cas d'accidents impliquant des engins agricoles.

## ... et différents selon le genre ...

La répartition des victimes selon l'élément causal diffère selon le genre (graphique 2). Si les femmes représentent 30 % des victimes de l'ensemble des accidents routiers de mission, leur part atteint 60 % quand l'élément causal est une bicyclette, 45 % dans le cas de piétons accrochés par un véhicule, et 35 % pour les accidents de voiture. La part des femmes parmi les victimes d'accidents de mission dus à un deux-roues motorisé est de 28 %. A l'opposé, 96 % des victimes d'accidents impliquant

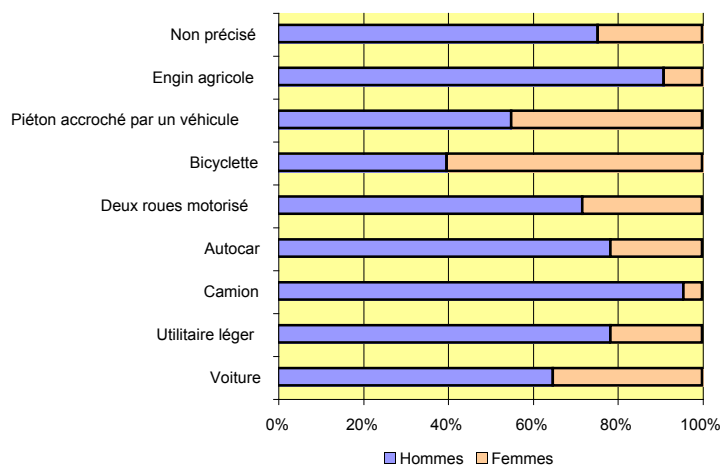
un camion sont des hommes. Cette proportion est de 78 % en ce qui concerne les victimes d'accidents de mission impliquant un utilitaire léger ou un autocar.

## ... et l'âge

La répartition des victimes par tranche d'âge varie selon l'élément causal de l'accident (graphique 3). Les victimes d'accidents de deux-roues motorisés sont jeunes : elles sont âgées de moins de 25 ans pour 46 % d'entre elles, de moins de 20 ans pour 18 %. A contrario, les 50 ans et plus n'en représentent que 4 %. Les victimes d'accidents de bicyclette sont plus souvent des 55 ans et plus, et les piétons accrochés par un véhicule des 45 ans et plus. Les victimes

<sup>1</sup> Voir la définition de ces accidents dans l'encadré méthodologique.

## Graphique 2 : Plus de femmes parmi les piétons accrochés et les victimes d'accidents de bicyclette

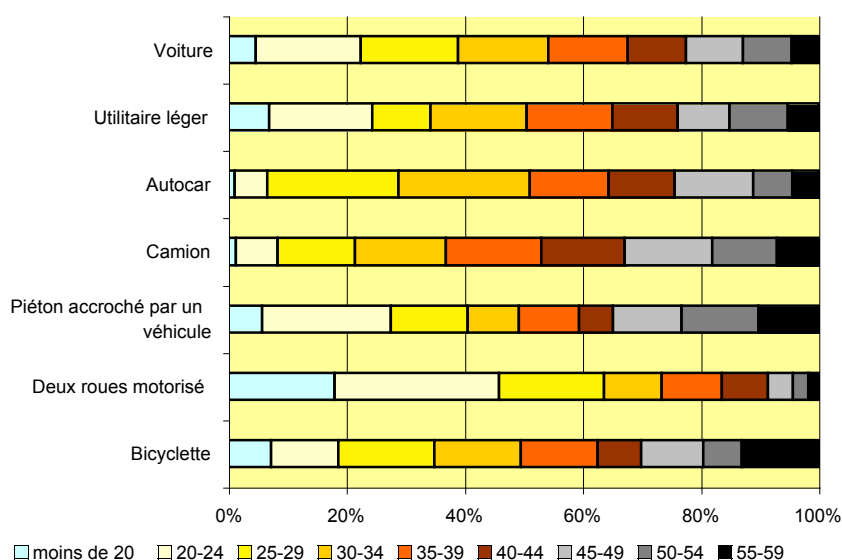


Source : CRAM de Normandie

Unité : %

Note de lecture : répartition des victimes d'accidents routiers de mission survenus de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon le genre par type d'élément matériel

## Graphique 3 : Les victimes d'accidents de deux-roues motorisés sont jeunes, et beaucoup plus âgées dans le cas des accidents de camion



Source : CRAM de Normandie

Unité : %

Note de lecture : répartition des victimes d'accidents routiers de mission survenus de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon la tranche d'âge par type d'élément matériel

d'accidents de mission à bord d'un camion sont rares chez les salariés de moins de 25 ans. En effet, la conduite de ces véhicules n'est accessible qu'à partir de l'âge de 21 ans. De ce fait les accidents de camion survenus aux salariés les plus jeunes concernent exclusivement des passagers, d'où leur faible proportion. On observe un pic de la proportion d'accidents d'autocar chez les 25 à 35 ans.

### Les victimes sont principalement des ouvriers

De 2003 à 2007, plus de la moitié des victimes d'accidents routiers de mission sont des ouvriers (59 %) et 27 % des employés. Les cadres, techniciens et agents de maîtrise en représentent 8 % et les apprentis 4 %. Logiquement, les métiers pour lesquels la

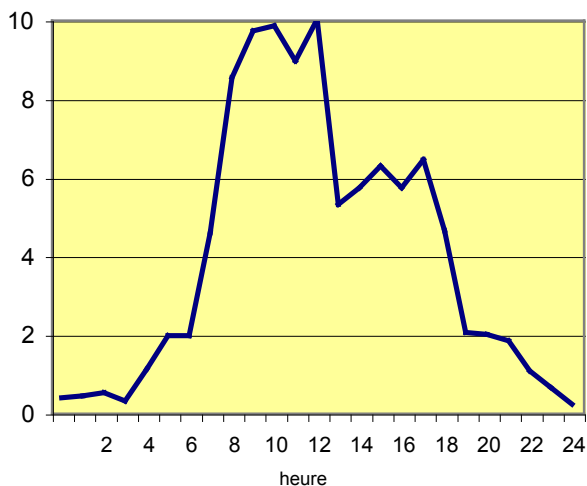
conduite d'un véhicule est inhérente à la nature de l'emploi figurent parmi les plus concernés. Ainsi, les conducteurs de véhicules et engins lourds de levage constituent 32,4 % des victimes de ces accidents, loin devant les employés des services et de la vente (9,5 %), les personnels des services directs aux particuliers et de la sécurité (9,2 %), les manoeuvres de la construction et de l'industrie (8,0 %) et les ouvriers et artisans de la construction (7,2 %).

### Un pic d'accident le matin

Près de huit accidents routiers de mission sur dix surviennent entre 8 heures et 17 heures, période de la journée où l'activité professionnelle est la plus intense (graphique 4), avec un pic entre 8 heures et 12 heures. L'après-midi de 13 heures à 17 heures constitue un palier pour cette fréquence avec environ un tiers d'accidents de moins par rapport au matin. La nuit, les accidents de mission sont plus rares et concernent plus souvent des camions, avec une prédominance en fin de nuit, sans doute du fait de la fatigue. Les accidents d'autocar sont plus fréquents vers 9 heures et entre 15 et 18 heures, aux heures des ramassages scolaires. Les accidents de bicyclette et de deux-roues motorisés sont plus fréquents entre 9 heures et 13 heures, au moment où les préposés postaux effectuent leur tournée.

Ces accidents sont plus fréquents de septembre à janvier, période où les jours sont plus courts et les conditions climatiques moins propices à la conduite. On observe aussi moins d'accidents de mission lors des périodes de vacances : mois de février, avril, juillet et août.

**Graphique 4 : Des accidents plus fréquents entre 8 et 12 heures**



Source : CRAM de Normandie

Unité : %

Note de lecture : répartition des victimes d'accidents routiers de mission survenus de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon l'heure de survenance de l'accident

**Les accidents routiers de mission sont plus fréquents pour les hommes et les jeunes**

De 2003 à 2007, on compte en moyenne 0,57 accident de mission pour un million d'heures salariées<sup>2</sup>. Ce taux est plus élevé pour les hommes (0,65), plus exposés que les femmes (0,45) aux déplacements routiers durant leur temps de travail du fait de leurs qualifications et secteurs d'activité. Les accidents routiers de mission sont particulièrement fréquents avant l'âge de 20 ans, notamment pour les hommes avec 1,87 accident de ce type par million d'heures salariées contre 0,84 pour les femmes de cette tranche d'âge (graphique 5). Ces taux diminuent régulièrement à partir de l'âge de 20 ans. L'écart entre le taux masculin et le taux féminin se réduit par ailleurs avec l'âge. Ces disparités s'expliquent largement par la plus grande fréquence de l'usage des deux-roues motorisés chez les jeunes salariés et chez les hommes.

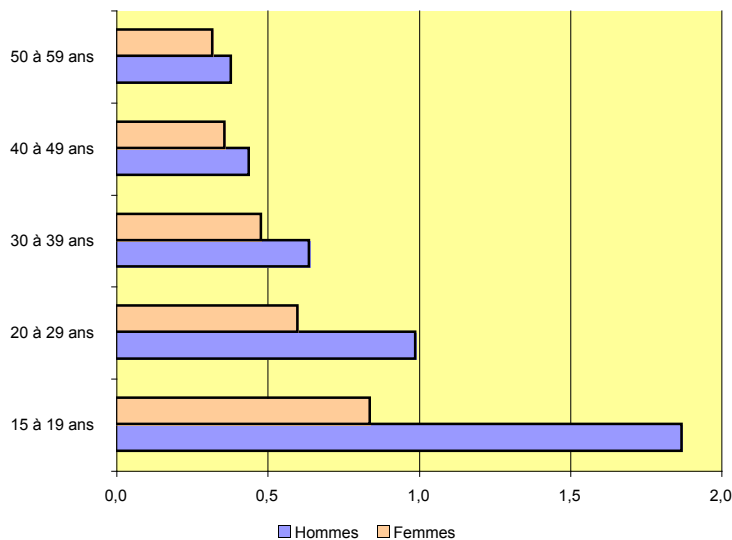
**La fréquence des accidents de mission varie fortement selon les secteurs**

Le taux de fréquence des accidents routiers de mission varie aussi selon le secteur d'activité économique, en fonction du degré d'exposition des salariés au risque routier pendant leur activité professionnelle. De ma-

nière générale, ces accidents sont rares dans les activités où la grande majorité des salariés sont sédentaires, et plus élevés dans celles où les déplacements sont inhérents au travail.

De 2003 à 2007, en moyenne, le taux de fréquence des accidents routiers de mission est supérieur à la moyenne dans les transports (1,61), les services aux entreprises (0,82), l'éducation, la santé et l'action sociale (0,61) (graphique 6). A un niveau plus fin, les postes et télécommunications sont particulièrement touchées (7,37), ce qui explique la valeur élevée du taux de fréquence dans les services aux entreprises. L'hôtellerie et la restauration, les services opérationnels, la construction et le secteur eau, gaz et électricité connaissent une fréquence de ces accidents proche de celle de l'ensemble des activités. Cette fréquence est moindre dans le commerce (0,39) et surtout dans l'industrie (0,19), activités dans lesquelles le travail est le plus souvent sédentaire. Les industries agroalimentaires pré-

**Graphique 5 : Jeunes hommes : des risques accrus**



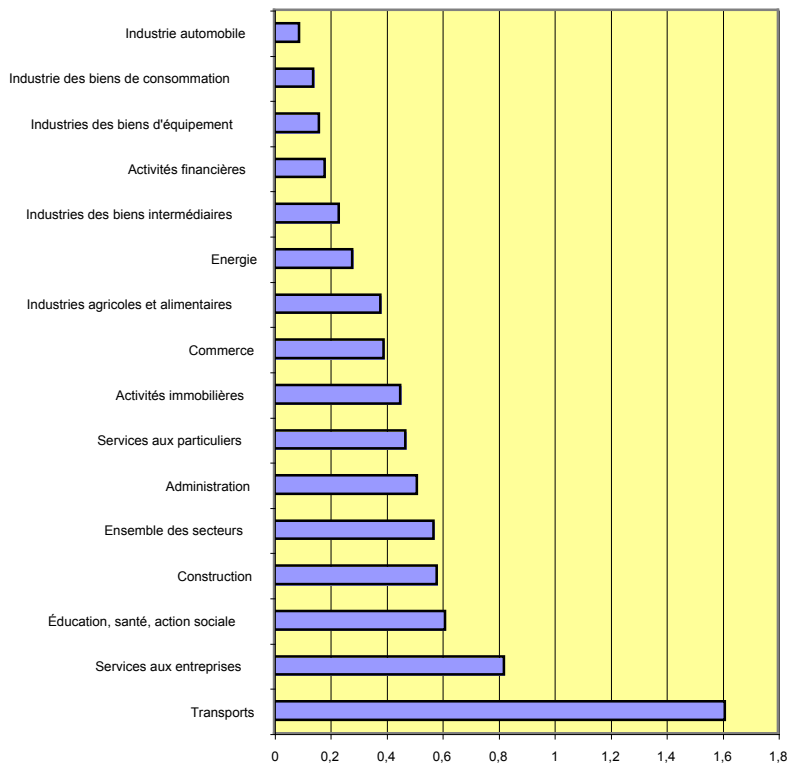
Sources : CRAM de Normandie et INSEE-DADS

Unité : nombre d'accidents pour un million d'heures salariées

Note de lecture : taux de fréquence moyen (voir l'encadré méthodologique) des accidents routiers de mission de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon la tranche d'âge des victimes

<sup>2</sup> Cet indicateur est le taux de fréquence des accidents de mission.

## Graphique 6 : Les transports se placent nettement en tête pour la fréquence des accidents de mission



Sources : CRAM de Normandie et INSEE-DADS

Unité : nombre d'accidents pour un million d'heures salariées

Note de lecture : taux de fréquence moyen (voir l'encadré méthodologique) des accidents routiers de mission de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon le secteur d'activité de l'établissement (NES 16)

sentent néanmoins une valeur un peu plus élevée que les autres activités industrielles (0,38).

Le rang des transports est logique, du fait que l'activité dans ce secteur conduit à une présence quasi-permanente sur la route<sup>3</sup>. Ce secteur concentre 66 % des accidents impliquant un camion et 83 % de ceux impliquant un autocar. Un tiers des accidents routiers dans le secteur des transports impliquent néanmoins une voiture. L'activité des postes entraîne également une forte exposition au risque routier lors des tournées de collecte et de distribution du courrier. Largement utilisés par les

préposés au cours de leurs tournées, les bicyclettes sont en cause dans 22 % des accidents routiers de ce secteur et les deux-roues motorisés dans 44 % d'entre eux.

Les industries agroalimentaires comprennent notamment les bouchers, charcutiers, boulangers et pâtisseries, qui réalisent des tournées de vente en porte à porte. Le taux de l'hôtellerie et de la restauration, plus élevé que celui des autres services aux particuliers, est associé aux deux roues, motorisés ou non, qui causent 53 % des accidents routiers de ce secteur. Une explication possible est l'utilisation de ces véhicules, personnels

ou non, pour effectuer des approvisionnements. Les accidents routiers de mission de la construction impliquent plus souvent des utilitaires légers et des voitures.

Le taux de fréquence assez élevé du secteur de la santé et de l'action sociale découle du fait que les ambulances relèvent de ce secteur et par l'importance des accidents de mission des salariés du secteur social. Les activités qui impliquent de se rendre au domicile des clients ou usagers comme les services opérationnels (travail temporaire, sécurité, nettoyage), les activités immobilières, le secteur eau, gaz et électricité, mais aussi du domaine administratif, se différencient également par une plus grande fréquence des accidents de mission.

### Les activités proportionnellement plus touchées par les accidents ont aussi plus d'accidents graves

Le nombre de jours d'arrêt de travail pour mille heures salariées, ou taux de gravité, est utilisé pour quantifier les conséquences des accidents liés au travail. Cette analyse est complétée par celle de l'indice de gravité des accidents avec incapacité partielle (IPP). Ce dernier indicateur est la somme des taux d'IPP reconnus pour un million d'heures salariées. Ces deux indicateurs renvoient à des conceptions différentes des conséquences des accidents<sup>4</sup>.

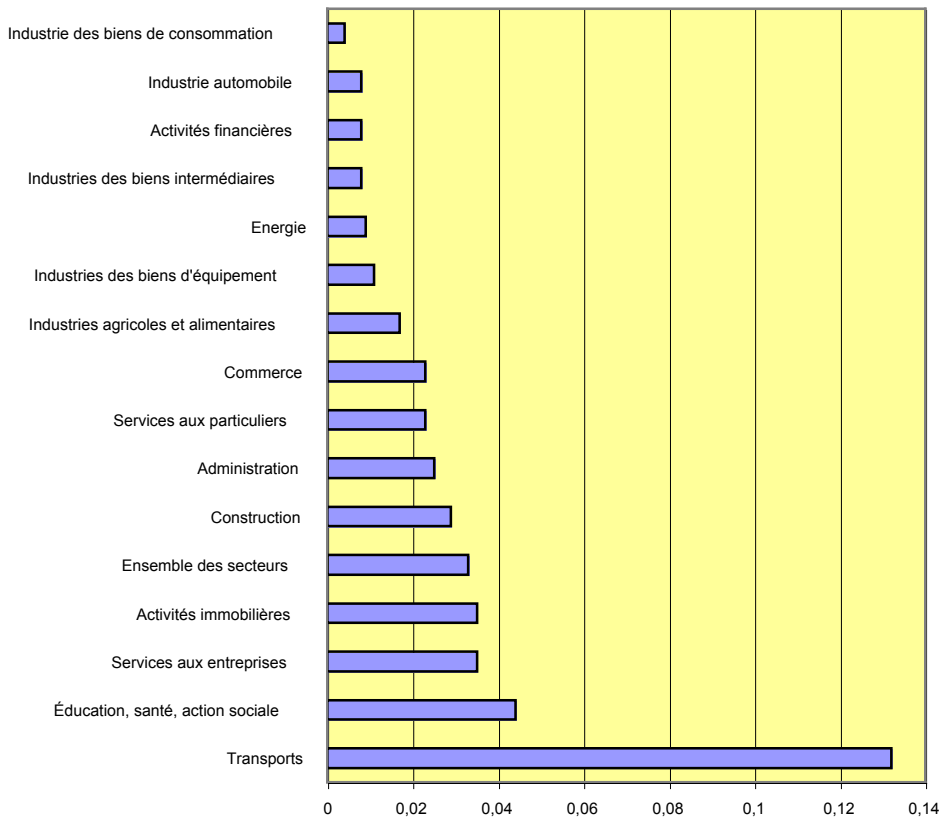
Sur la période de 2003 à 2007, le secteur des transports se place nettement en tête pour le nombre de jours d'arrêt de travail dus à des accidents

<sup>3</sup> Les salariés accidentés lors de l'utilisation de matériels ferroviaires ne sont pas inclus dans ces statistiques. Par contre les accidents routiers de mission impliquant des agents d'entreprises ferroviaires le sont.

<sup>4</sup> Basé sur le nombre de journées de travail perdues par les blessés, le taux de gravité mesure la gravité des blessures. Les morts ne sont pas pris en compte dans cet indicateur.

L'indice de gravité est plutôt un indicateur de mortalité car sa construction pondère fortement les décès et dans une moindre mesure les victimes ayant conservé une incapacité permanente. Notamment, les victimes d'accidents ayant entraîné une longue période de soins mais sans la reconnaissance d'une incapacité permanente ne sont pas prises en compte dans l'indice de gravité.

**Graphique 7 : Plus de journées d'arrêt de travail en proportion des heures salariées dans les transports**



Sources : CRAM de Normandie et INSEE-DADS

Unité : nombre de jours d'arrêt de travail pour mille heures salariées

Note de lecture : taux de gravité moyen (voir l'encadré méthodologique) des accidents routiers de mission de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon le secteur d'activité de l'établissement (NES 16)

de mission routiers en proportion de l'ensemble des heures de travail salariées. En effet, ce taux de gravité atteint 0,132 jour d'arrêt pour mille heures salariées contre 0,033 dans l'ensemble des secteurs (graphique). Les journées d'arrêt de travail pour ce motif dans les transports sont en proportion beaucoup plus fréquentes que dans chacun des autres secteurs. L'éducation, la santé et l'action sociale, les services aux entreprises, et les activités immobilières se placent légèrement au-dessus de la moyenne, tandis que la construction, l'administration, les services aux particuliers, le commerce et les industries agricoles et alimentaires sont un peu en dessous. Les autres secteurs industriels et la finance connaissent

les taux de gravité les plus faibles.

Cette hiérarchie est assez similaire à celle du taux de fréquence des accidents routiers de mission.

Du point de vue des incapacités permanentes consécutives à ces accidents, les transports occupent également le premier rang, suivis des industries agricoles et alimentaires, des services aux entreprises et de la construction (graphique 8). La hiérarchie des secteurs en fonction des incapacités permanentes s'écarte en partie de celle des jours d'arrêt de travail. En fait, l'indice de gravité est affecté par des effets de seuil : un décès supplémentaire fait fortement varier sa valeur pour le secteur concerné.

Les conséquences des accidents sont plus graves pour les hommes que pour les femmes. Le taux de gravité pour les hommes se situe à 0,039 accident pour mille heures salariées contre 0,024 pour les femmes. De même, l'indice de gravité masculin (1,36) est supérieur à celui des femmes (0,58).

Le nombre de jours d'arrêt de travail consécutifs à des accidents routiers de mission pour mille heures salariées est deux fois plus élevé pour les 15 à 19 ans que pour l'ensemble des autres tranches d'âge (graphique 9). Cependant, au-delà de cet âge, le taux de gravité est peu différent selon les tranches d'âge. L'analyse de l'indice de gravité selon l'âge est moins claire. Les jeunes occupent le premier rang (1,35), mais presque à égalité avec les seniors (1,30). Cet indice est le plus faible pour les 20 à 29 ans (graphique 10).

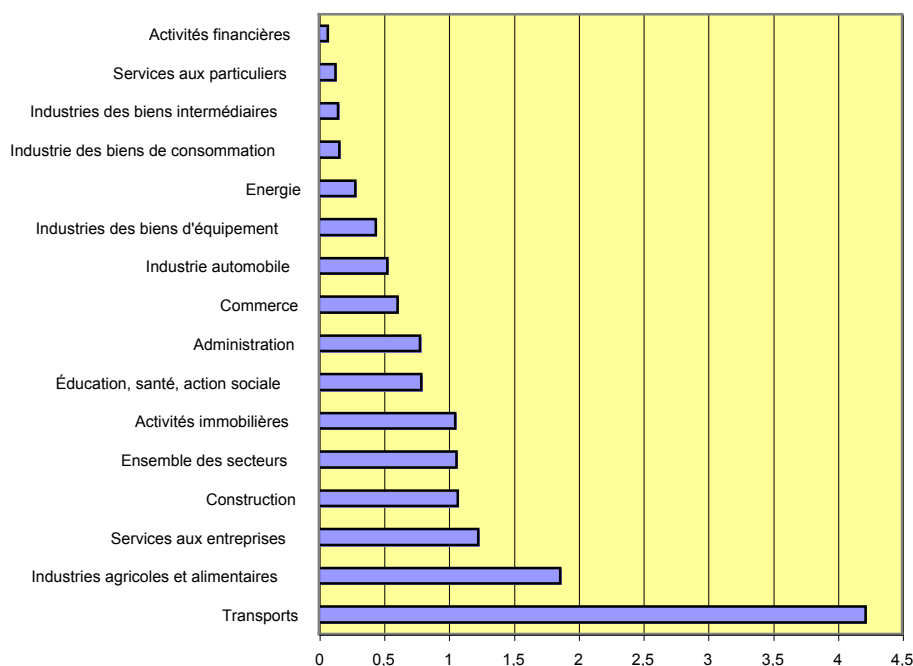
De 2003 à 2007, 21 salariés haut-normands sont décédés à la suite d'un accident de mission, dont 19 hommes. Parmi ces victimes, 8 travaillaient dans les transports, 12 se trouvaient dans une voiture et 4 dans un camion.

**Plus fréquents, les accidents de deux-roues et des jeunes entraînent des arrêts de travail néanmoins plus courts**

On peut aussi s'intéresser au nombre moyen de jours d'arrêt de travail à la suite d'un accident. Cet indicateur résulte directement de deux indicateurs utilisés plus haut : le taux de gravité et le taux de fréquence. En effet, le nombre moyen de jours d'arrêt de travail est le rapport du taux de gravité au taux de fréquence, multiplié par mille<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Nombre moyen de jours d'arrêt de travail = 1 000 X taux de gravité / taux de fréquence.

### Graphique 8 : Des disparités sectorielles dans les incapacités permanentes en proportion des heures salariées

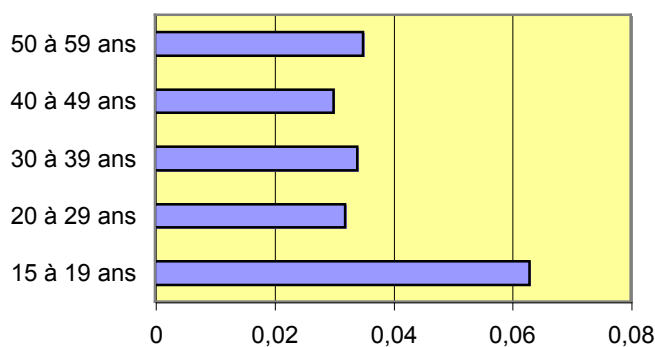


Sources : CRAM de Normandie et INSEE-DADS

Unité : total des taux d'IPP pour un million d'heures salariées

Note de lecture : indice de gravité moyen (voir l'encadré méthodologique) des accidents routiers de mission de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon le secteur d'activité de l'établissement (NES 16)

### Graphique 9 : Proportionnellement plus d'arrêts de travail après un accident de mission pour les jeunes



Sources : CRAM de Normandie et INSEE-DADS

Unité : nombre de jours d'arrêt de travail pour mille heures salariées

Note de lecture : taux de gravité moyen (voir l'encadré méthodologique) des accidents routiers de mission de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon la tranche d'âge des victimes

Sur la période de 2003 à 2007, un accident routier de mission avec arrêt engendre en moyenne 58 jours d'arrêt de travail, soit près de deux

mois<sup>6</sup>. Néanmoins, cette moyenne est affectée par les accidents les plus graves, qui entraînent des arrêts de très longue durée. Ainsi, un quart

des victimes sont en arrêt pendant moins d'une semaine, la moitié pendant moins de deux semaines. Un quart d'entre elles le sont pendant au moins 6 semaines et un dixième pendant au moins 4,5 mois. Environ 3 % des victimes sont en arrêt plus d'un an.

Les victimes d'un accident routier de mission dont les durées moyennes d'arrêt de travail sont les plus longues ont eu un accident d'autocar (95 jours), de camion (84 jours), avec un engin agricole (76 jours) ou encore sont des piétons accrochés par un véhicule (82 jours). Les accidents de voiture (53 jours) ou d'utilitaire léger (55 jours) se placent un peu en deçà de la moyenne. Les accidents de bicyclette (42 jours) et de deux-roues motorisé (47 jours) entraînent des arrêts plus courts, probablement parce que leurs victimes chutent souvent seules, sans être heurtées par un autre véhicule. Du fait de ces différences et des spécificités des éléments causaux des accidents selon le genre, la durée moyenne des arrêts est un peu plus longue pour les hommes que pour les femmes (respectivement 61 jours et 55 jours).

La durée moyenne des arrêts de travail causés par un accident routier de mission augmente progressivement avec l'âge des victimes jusqu'à l'âge de 50 ans, puis se maintient au niveau atteint (graphique 11). Si les arrêts des salariés âgés de moins de 20 ans durent en moyenne 40 jours, cette durée moyenne atteint 100 jours après l'âge de 45 ans. L'augmentation de la durée des arrêts avec l'âge s'explique notamment par la structure des éléments causaux selon la tranche d'âge. Surreprésentés chez les jeunes, les accidents de

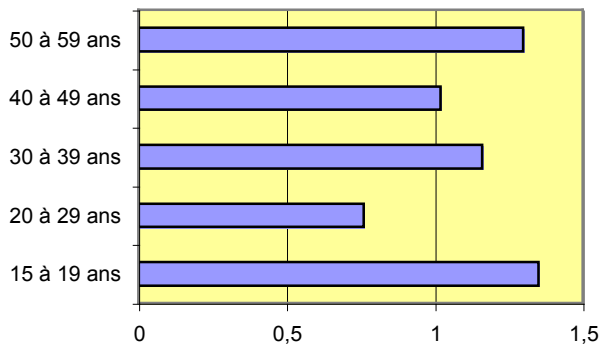
<sup>6</sup> Les samedis et dimanches sont indemnisés et donc comptabilisés.



deux-roues entraînent des arrêts plus courts. Les accidents de camion, dont les conséquences sont les plus graves, surviennent plus souvent à des salariés âgés d'au moins 40 ans.

**Martial Maillard**

**Graphique 10 : Proportionnellement moins d'invalidités permanentes pour les 20 à 29 ans**

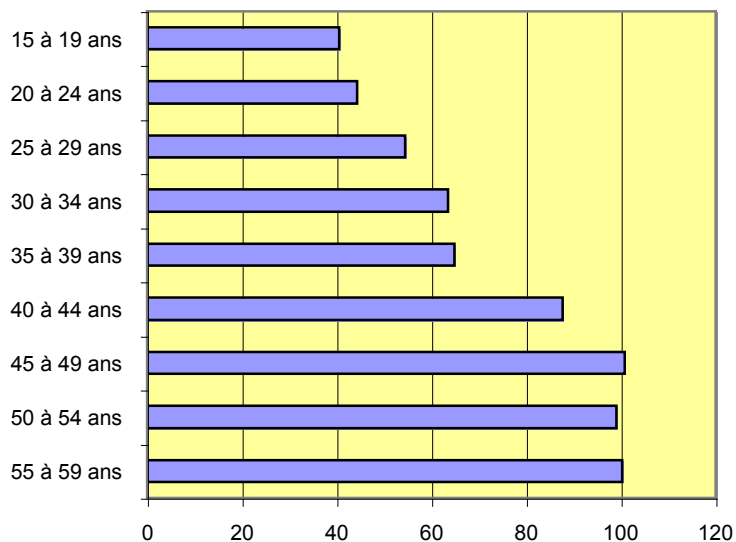


Sources : CRAM de Normandie et INSEE-DADS

Unité : total des taux d'IPP pour un million d'heures salariées

Note de lecture : indice de gravité moyen (voir l'encadré méthodologique) des accidents routiers de mission de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon la tranche d'âge des victimes.

**Graphique 11 : La durée moyenne des arrêts de travail après un accident de mission s'allonge avec l'âge**



Source : CRAM de Normandie

Unité : jour

Note de lecture : durée moyenne des arrêts de travail consécutifs à un accident routier de mission de 2003 à 2007 en Haute-Normandie selon la tranche d'âge des victimes.

# Méthodologie

Le risque professionnel routier concerne les accidents de travail liés au risque routier (dits «accidents de mission») et les accidents de trajet. L'accident de mission suppose un lien de subordination entre le salarié et l'employeur au moment de l'accident. L'accident de trajet est un accident survenu pendant le trajet aller et retour entre :

- la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où le travailleur se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu de travail,
- le lieu de travail et le lieu où le travailleur prend habituellement ses repas (cantine, restaurant...),
- et, dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel et étranger aux nécessités essentielles de la vie courante et indépendant de l'emploi.

Les accidents liés au risque professionnel routier correspondent aux accidents qui ont impliqué un véhicule, à l'exclusion des locomotives, wagons, hélicoptères et avions.

Dans ce cadre, la présente étude concerne les accidents de mission ou de trajet avec arrêt. On considère comme tels les accidents qui ont engendré au moins un jour d'arrêt de travail, mais aussi les accidents sans arrêt de travail mais qui ont entraîné le décès de la victime ou la fixation d'un taux d'incapacité permanente partielle.

On utilise des indicateurs habituels de l'analyse des accidents de travail :

- le taux de fréquence des accidents avec arrêt de travail : nombre d'accidents de travail avec arrêt pour un million d'heures salariées.
- le taux de gravité des accidents avec arrêt de travail : nombre de jours d'indemnités journalières pour mille heures salariées.
- l'indice de gravité des accidents avec incapacité partielle permanente : total des taux d'incapacité partielle permanente pour un million d'heures salariées.

Dans la mesure où le nombre d'accidents routiers pour certaines catégories de salariés fluctue sensiblement en fonction des années, on réalise une analyse en moyenne sur la période de 2003 à 2007 afin de disposer d'effectifs plus importants. Cela permet de lisser les indicateurs et de repérer les phénomènes structurels.

Les heures salariées sont calculées à partir des déclarations annuelles de données sociales (DADS). A partir de cette source, le champ du risque AT/MP est reconstitué selon une méthodologie développée par la Dares<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Damien Euzenat, les indicateurs accidents du travail de la DARES. Conception, champ et interprétation, document d'études, DARES, n° 150, juillet 2009.



**TEN INFO** - Haute-Normandie - ISSN 1164 - 7 507  
**Directeur de publication : Philippe DINGEON**  
Service «**Etudes Prospectives Evaluation Statistiques**»  
Responsable du SEPES : **Saïd ADJERAD**  
DIRECCTE de Haute-Normandie  
14, Avenue Aristide Briand 76108 Rouen cedex 1  
Téléphone 02.32.76.16.20 Télécopie 02.32.76.16.79