

Risque trajet : l'état des lieux
Contribution de l'Inrets,
Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

Mireille Chiron, Barbara Charbotel et Bernard Laumon

Unité mixte de recherche épidémiologique transport travail environnement : Umrestte (UMR T9405 Inrets/ Lyon 1/ InVS)

L'Inrets dispose de données sur les accidents de trajets selon plusieurs angles d'attaque :

- données brutes du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation : effectifs, âges, sexes, lieux et heures des accidents, véhicules et gravité des lésions, en comparaison avec les accidents lors d'un trajet privé et les accidents du travail proprement dits (mission), évolutions depuis 1996
- enquête postale auprès des accidentés du Registre : professions et branches concernées par les accidents de trajet
- facteurs de risque pour les accidents de trajet dans la cohorte Gazel (gaz-électricité de France), en comparaison avec les accidents lors d'un trajet privé et les accidents du travail proprement dits
- alcool et cannabis chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel : prévalence des conducteurs sous influence en fonction du type de trajet
- analyses des BAAC (données des forces de l'ordre) : caractéristiques des victimes (y compris : professions) et de leurs accidents (véhicules, heures et lieux), évolutions depuis 1997.

Quelques données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation

Ce registre, le seul en Europe, recense dans les établissements hospitaliers publics et privés l'ensemble des victimes d'accidents de la circulation survenus dans le département du Rhône (1).

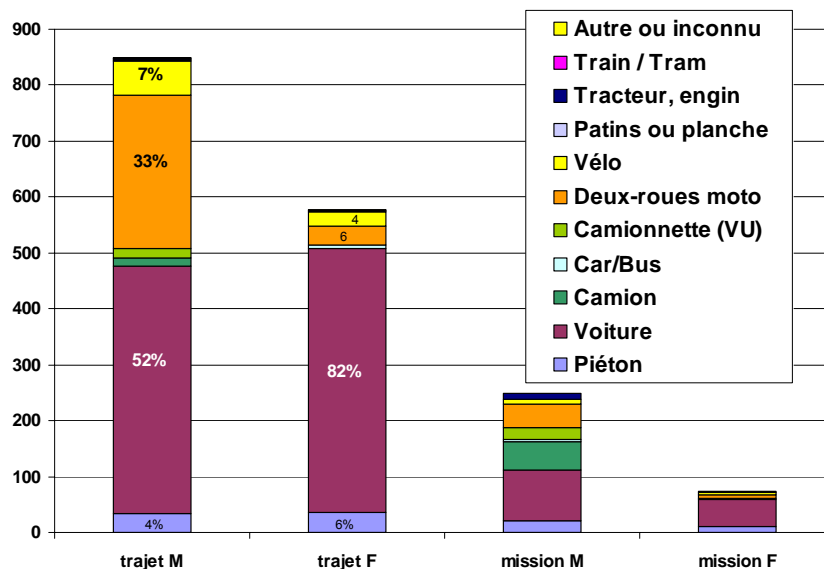
Pour les années 2002-2006 (période sur laquelle les effectifs de victimes sont assez stables, après une baisse prononcée en 2002), 43 059 victimes ont été recensées par le Registre, toutes gravités confondues, avec un sexe-ratio (SR) de 1,7.

Parmi les victimes âgées de 20 à 59 ans, 26% des victimes de sexe masculin ont été blessées lors d'un trajet domicile-travail (ou retour), et 29% des femmes, lorsqu'on a l'information (80% des cas). Le SR est alors de 1,4.

Par comparaison 9% des hommes et 4% des femmes ont été blessés lors d'un accident de travail proprement dit (accident « de mission »). Dans ce cas le SR est de 3,5.

Les hommes ont 3,7 fois plus d'accidents de trajet que d'accidents de mission, les femmes 7,1 fois plus.

Figure 1 - Répartition des victimes accidents de trajet (20-59 ans) selon le sexe et le type d'usager
Registre du Rhône, 2002-2006



En trajet domicile-travail, les femmes sont en grande majorité blessées en tant qu'automobilistes, tandis que le part des usagers de deux-roues atteint 40% chez les hommes.

Quelques apports d'une enquête postale auprès des accidentés du Registre (2)

La plupart des accidents de trajet domicile-travail ont eu lieu sur le trajet aller (57%), et ceci encore plus chez les femmes (58%) que chez les hommes (53%). La littérature souligne que les femmes ont plus d'éléments à gérer le matin (accompagnement des enfants).

Presque un cinquième des accidentés dans le Rhône en trajet domicile-travail habitaient hors Rhône, et 8% hors Rhône-Alpes, ce qui souligne l'éloignement des domiciles et du travail.

Parmi les accidentés en trajet domicile-travail, 72% étaient des salariés du secteur privé (dont 69% dans des entreprises de moins de 50 salariés et 60% dans des entreprises de moins de 30 salariés). La prévention dans les grandes entreprises est donc nettement insuffisante.

Il convient d'agir aussi pour les autres secteurs, car 24% étaient des travailleurs du secteur public, et 4% des travailleurs indépendants.

Quelques apports de la cohorte Gazel (3)

(20 000 travailleurs de Gaz de France et Électricité de France suivis depuis 1989 par l'Inserm)

Figure 2 – Incidences des accidents liés au travail parmi les actifs de la cohorte Gazel pour 10 000 personnes.années

	mission		trajet	
	hommes	femmes	hommes	femmes
35-39 ans	-	6,1	-	39,8
40-44	13,5	7,1	17,3	18,3
45-49	13,8	10,4	11,9	22,8
50-54	11,7	9,0	12,4	21,9
55-59	1,8	5,3	17,6	21,1
total	12,3	8,6	13,2	22,8

Ces incidences sont calculées chez des actifs uniquement, et non pas sur la population générale. On voit alors que les femmes ont plus d'accidents de trajet que les hommes, et ceci quel que soit l'âge. L'incidence est encore plus forte chez les plus jeunes femmes (35-39 ans), tranche d'âge pour laquelle malheureusement les hommes n'ont pas été recrutés dans la cohorte.

Figure 3 - Facteurs associés au risque d'accident de trajet chez les actifs de la cohorte Gazel
Analyse multivariée ajustée sur les variables démographiques, de mobilité (véhicules et km), professionnelles et de santé

Hommes	RR	Femmes	RR
Domicile-travail à deux-roues	3,9	Aller-retour 30 à 50 mn	4,8
Aller-retour > 80 mn	3,1	Aller-retour 50 à 80 mn	3,7
Employé	3,1	Plus de 29 jours d'arrêt de travail dans l'année	2,5
Aller-retour 50 à 80 min	2,6	Vit seule	2,1
		Posture pénible au travail	1,9
Référence : cadre, 40-44 ans, sans contrainte particulière, vivant avec autre(s) adulte(s), domicile-travail en voiture, aller-retour < 30 mn			
= 55 ans	0,3	Domicile-travail à pied ou TC	0,3

Les caractéristiques du trajet sont les principaux facteurs de risque (longueur et moyen de transport). Mais même après leur prise en compte, les hommes employés ont plus de risque que les cadres, et le risque baisse quand l'âge augmente. Chez les femmes des facteurs personnels jouent (santé, vie solitaire), ainsi que la fatigue due au travail.

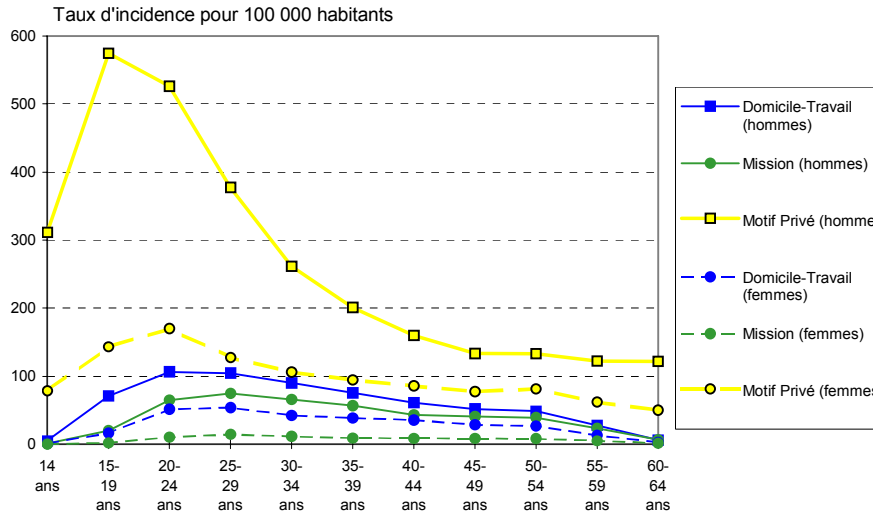
Quelques données issues des BAAC (données des forces de l'ordre)

Une première analyse avait été faite sur les BAAC 1997 (4,5) :

Figure 4

Incidence des accidents corporels en conduisant un véhicule selon le type de trajet, le sexe et l'âge pour la France métropolitaine

conducteurs 14-64 ans, données BAAC 1997 et INSEE



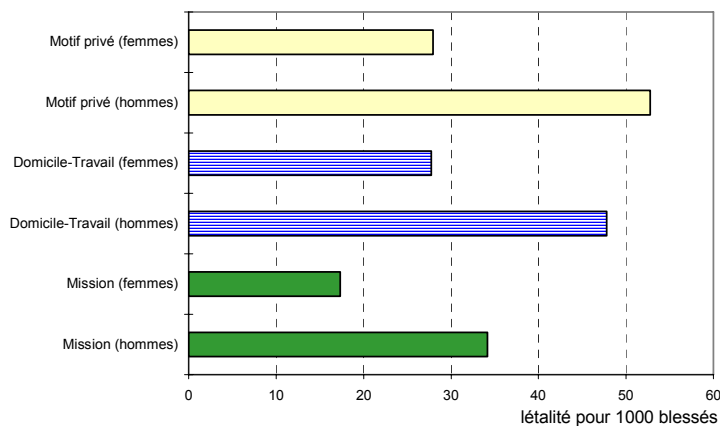
Charbotel et al.

On voit ici la prédominance des accidents non liés au travail (motif privé), avec le pic des hommes (15-24 ans), qui n'est pas observé dans les accidents de trajet.

Figure 5

Accidents de la circulation en tant que conducteur : taux de létalité selon le sexe et le type de trajet

conducteurs de 14 à 64 ans, données BAAC 1997

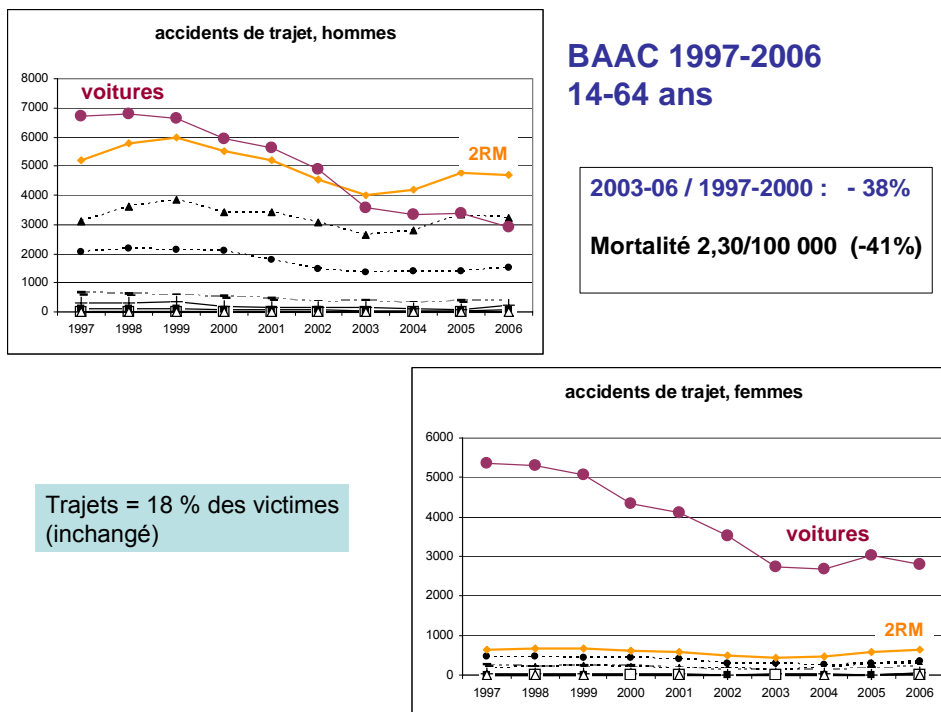


Les accidents étaient nettement plus graves (gravité mesurée ici par la létalité) chez les hommes pour tous les types de trajet. Chez les hommes les accidents de trajet avaient une gravité intermédiaire entre celle des accidents « privés » (les plus graves) et celle des accidents de mission (les moins graves). Chez les femmes les accidents de trajet étaient aussi graves que les accidents lors d'un déplacement privé.

Mieux comprendre les accidents de trajet, séminaire du comité de pilotage pour la prévention du risque routier, Paris 9 octobre 2009.

Une nouvelle analyse a été réalisée sur l'évolution des accidents liés au travail sur les 10 ans 1997-2006 (6). Les effectifs d'accidentés en trajet domicile-travail ont baissé dans la même proportion que pour l'ensemble des victimes de la route.

Figure 6 : Types d'usagers blessés lors d'accidents corporels des la route en trajet domicile-travail

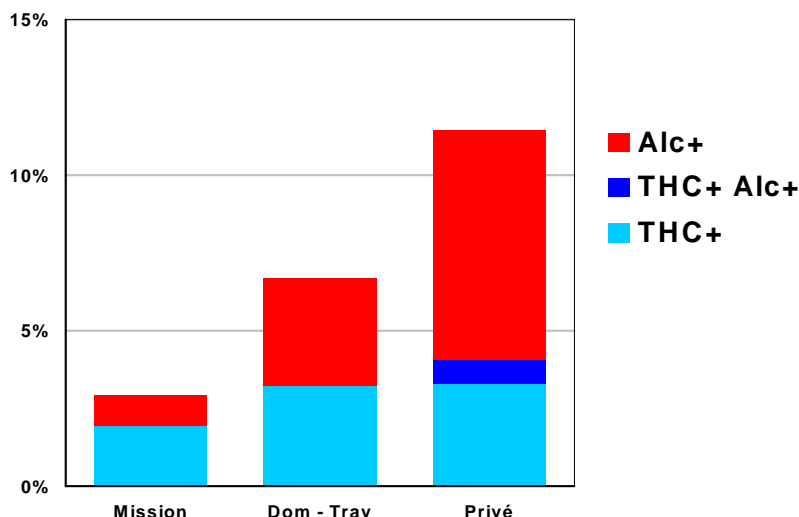


Chez les hommes blessés/tués lors d'un accident de trajet, les usagers de deux-roues à moteur sont maintenant plus nombreux que les automobilistes.

Quelques données de l'étude SAM : stupéfiants et accidents mortels (7)

La figure 7 montre la prévalence des conduites sous influence de l'alcool ou du cannabis pour les 3 types de trajet. Les trajets domicile-travail apparaissent comme intermédiaires entre les privés et les missions. On n'y observe jamais d'association alcool-cannabis.

Figure 7 Conduite sous influence selon le motif du déplacement



Les sur-risques (d'être responsable d'un accident mortel) en fonction de l'imprégnation cannabique et alcoolique sont les mêmes pour les trois types de trajet : 1,7 pour le cannabis et 7,0 pour l'alcool.

Conclusions de ce tour d'horizon

Les accidents de trajet domicile-travail

- sont une part importante des accidents de la circulation chez les adultes en âge de travailler : de l'ordre de 1/5♂, 1/4♀
- suivent les mêmes tendances que l'ensemble des accidents, c'est-à-dire sont à peu près constants depuis 2003
- concernent surtout des hommes, mais les femmes sont plus concernées que pour les autres types de trajet, surtout au trajet aller
- sont constitués d'une part croissante d'accidents de deux-roues à moteur (♂)
- ont une gravité inférieure à celle des accidents « privés », supérieure à celle des accidents de mission
- plus du quart des victimes travaillent dans le secteur public ou sont des travailleurs indépendants : on aimerait avoir des données en provenance de ces secteurs

Bibliographie

1. Chiron M, Gadegbeku B, Ndiaye A. Les conséquences des accidents de la route sur la santé. In: ONISR, La sécurité routière en France, bilan de l'année 2007. La documentation française ed, Paris, 2008:218-227.
2. Henrotin JB, Fort EI, Hours M. Accidents de la Route en lien avec le travail (trajet et mission) en 2001. Etude descriptive à partir du Registre des victimes des accidents de la route du département du Rhône. Rapport Umrestte n°050, 2005
3. Chiron M, Bernard M, Lafont S, Lagarde E. Tiring job and work related injury road crashes in the GAZEL cohort. Accident Analysis and Prevention. 2008, 40(3): 1096-1104.
4. Charbotel B. Accidents de la route en lien avec une activité professionnelle. Thèse d'état de médecine Lyon 1999 n°148, 29 septembre 1999. Également publiée en rapport Inrets n° 227, janvier 2000
5. Charbotel B., Chiron M., Martin J.L., Bergeret A. Work-related road accidents in France. European Journal of Epidemiology 17: 773-778, 2001.
6. Charbotel B, Martin JL, Chiron M. Work-related road accidents in France, developments in the last decade in comparison with non-work-related road accidents. Accid Anal Prev., in press 2009

Mieux comprendre les accidents de trajet, séminaire du comité de pilotage pour la prévention du risque routier, Paris 9 octobre 2009.

7. Bernard Laumon, Blandine Gadegbeku, Jean-Louis Martin, Marie-Berthe Biecheler, the SAM Group. Cannabis intoxication and fatal road crashes in France: population based case-control study BMJ 331 : 1371-1374, 2005