

Mise au point d'indicateurs nationaux de surveillance des accidents de circulation routière liés au travail

Étude exploratoire à partir des données enregistrées par les forces de l'ordre, comparaison avec les indicateurs construits avec les données des régimes de sécurité sociale et sélection d'une liste d'indicateurs pertinents à produire régulièrement sur ce champ

Julien Brière¹, Blandine Gadegbeku², Sabira Smaili¹, Barbara Charbotel²

¹ Santé publique France

² Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement (Umrestte)

Des premiers indicateurs de surveillance épidémiologique des accidents de circulation routière liés au travail ont précédemment été mis au point par l'Institut de veille sanitaire (InVS, devenu Santé publique France en mai 2016) à partir des données de réparation des accidents du travail enregistrées par la sécurité sociale. Ce travail a fait l'objet d'un premier rapport publié en avril 2014.

Il existe une deuxième source de données nationale permettant de documenter les accidents de circulation liés au travail : les données recueillies par les forces de l'ordre (police, gendarmerie) lorsqu'elles se rendent sur le lieu d'un accident de la route.

Ce rapport vient compléter les résultats du premier rapport d'avril 2014. Il a fait l'objet d'une collaboration entre l'InVS et l'Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement (Umrestte)¹. Il répond à trois objectifs, dont les principaux résultats sont présentés dans cette synthèse :

1) Mettre en regard les indicateurs de surveillance établis avec les données de la sécurité sociale (*issus de*

la précédente étude) avec les mêmes indicateurs calculés avec les données des forces de l'ordre ;

2) Mettre au point des indicateurs complémentaires à partir des données des forces de l'ordre (*indicateurs non calculables avec les données de la sécurité sociale*);

3) Sélectionner parmi les indicateurs issus des deux sources, une liste d'indicateurs pertinents destinés à être produits régulièrement à l'avenir pour surveiller ce risque professionnel.

Un accident corporel de la circulation routière est défini par la sécurité routière comme un accident provoquant au moins une victime, survenant sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule. Les accidents corporels de la circulation routière liés au travail (dans la suite du document on utilisera la dénomination « accident de circulation lié au travail ») regroupent deux catégories d'accidents de circulation : les accidents survenant au cours d'un déplacement professionnel (on parle aussi d'accident de mission pour l'employeur) et les accidents de trajet entre le domicile et le travail.

PREMIÈRE CAUSE DES ACCIDENTS MORTELS AU TRAVAIL, MAIS UN RISQUE PROFESSIONNEL INSUFFISAMMENT DOCUMENTÉ

Les accidents de circulation liés au travail sont la première cause d'accidents mortels au travail avec près de 44 % des décès par accident du travail reconnus par le régime général de sécurité sociale en 2012 (accidents sur le trajet domicile-travail inclus) [1]. Cependant, peu de données sont disponibles au niveau national et dans la littérature internationale pour décrire

l'ampleur du phénomène des accidents de circulation liés au travail, le profil des victimes, les circonstances de survenue de ces accidents et leurs conséquences sur la santé. Quelques études descriptives ont été menées sur les accidents mortels [2-7] mais très peu sur les accidents non mortels [8,9].

EXPLOITATION DES DONNÉES DE DEUX SOURCES NATIONALES

Deux sources de données nationales ont été utilisées pour mettre au point des indicateurs de surveillance des accidents de circulation liés au travail, les données de réparation des accidents du travail issues des régimes de sécurité sociale et les données sur les accidents de circulation enregistrées par les forces de l'ordre.

- Les données de la sécurité sociale utilisées datent de 2004. Elles concernent deux régimes de sécurité sociale, le régime général et le régime des salariés agricoles. Il s'agit des données obtenues entre 2007 et 2009 (selon les régimes) lors d'une étude de faisabilité (publiée en 2011 [10]) de mise en place d'un outil national de centralisation et d'analyse

1 L'Umrestte est une unité mixte de recherche entre l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et l'université Claude Bernard Lyon 1.

des statistiques sur les accidents du travail et les maladies professionnelles issues des régimes de sécurité sociale, mission confiée à l'Institut de veille sanitaire (InVS) par la loi relative à la politique de santé publique du 9 août 2004. Ces données présentent des limites. Les accidents du travail qui n'ont pas fait l'objet d'une déclaration d'accident du travail à un régime de sécurité sociale sont de fait exclus. Les accidents déclarés en accident du travail mais non reconnus par les régimes ne peuvent pas être analysés faute d'informations descriptives enregistrées (parmi ces accidents non reconnus, une partie ne sont pas des accidents de circulation liés au travail, mais d'autres en revanche ne sont pas reconnus uniquement pour des raisons d'ordre administratif). Enfin, les statistiques établies par les différents régimes sont éclatées, elles reposent sur des nomenclatures hétérogènes selon les régimes et elles n'isolent pas toujours directement les accidents de circulation. Il est donc nécessaire de développer des algorithmes pour les repérer.

- Les forces de l'ordre, lorsqu'elles se rendent sur le lieu d'un accident de la route, remplissent un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (Baac). Ce document comporte un item « type de trajet » (rempli pour les usagers conducteurs et les piétons), qui permet d'isoler les trajets « domicile-travail » et les trajets « utilisation professionnelle ». Ces données sont centralisées dans un fichier national des accidents géré par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) [11]. Les données « Baac » de trois années (2004, 2009 et 2012) ont été utilisées dans la présente étude. Les fiches « Baac » comportent des informations sur des accidents de la route liés au travail qui ne sont pas enregistrés par les régimes de sécurité. En revanche, le recueil des accidents (liés au travail ou non) n'est pas exhaustif, les forces de l'ordre n'étant pas toujours alertées par les personnes impliquées dans l'accident particulièrement en cas de blessures légères [12,13].

1. MISE EN REGARD DES INDICATEURS DE SURVEILLANCE CALCULABLES DANS LES DEUX SOURCES NATIONALES

Des indicateurs nationaux issus des données des forces de l'ordre ont pu être produits pour l'année 2004 et comparés aux indicateurs construits avec les données de la sécurité sociale publiés précédemment pour la même année.

Deux grandes catégories d'indicateurs ont été mises en regard :

- des indicateurs globaux, permettant de mesurer l'ampleur du phénomène des accidents de circulation liés au travail en France,
- des indicateurs descriptifs relatifs à certains facteurs d'intérêt tels que l'âge, la catégorie de véhicule impliquée dans l'accident et le moment de survenue de l'accident.

Les indicateurs globaux comme le nombre de victimes ou le nombre de décès n'ont pas de raison d'être identiques, car ils portent sur des populations différentes (24,7 millions de travailleurs pour les forces de l'ordre ; 16,3 millions de salariés affiliés aux deux régimes de sécurité sociale étudiés) et comptabilisent des accidents relevant de périmètres différents (accidents de la route signalés aux forces de l'ordre et qui font l'objet d'une fiche « Baac » versus accidents reconnus en accident du travail). La mise en regard de ces indicateurs permet d'analyser et de confronter deux « mesures » différentes de l'ampleur du phénomène des accidents de circulation liés au travail.

En revanche, la comparaison des profils de répartition des accidents selon différents critères (âge, heure de survenue de l'accident, catégorie de véhicule impliqué...) devrait faire apparaître des similitudes, sous l'hypothèse d'une bonne

représentativité des accidents enregistrés dans les deux sources de données par rapport à la réalité du phénomène.

Les données issues des régimes de sécurité sociale utilisées pour cette étude de faisabilité sont anciennes (année 2004). Par conséquent, les indicateurs produits et décrits ici ne reflètent pas nécessairement la situation actuelle, même s'il est vraisemblable que les grandes tendances qui s'en dégagent restent d'actualité.

Indicateurs globaux : un écart important est observé entre les deux sources de données nationales pour le nombre de victimes et l'indice de fréquence des accidents de circulation liés au travail

- Le nombre de décès par accident de circulation lié au travail est légèrement plus élevé dans les données des forces de l'ordre (753 décès) que dans les données de la sécurité sociale (627 décès) pour l'année 2004 (tableau 1).
- Le taux de mortalité par accident de circulation lié au travail est légèrement plus élevé pour les régimes de sécurité sociale (3,8 décès pour 100 000) que pour les forces de l'ordre (3,0 décès pour 100 000) (tableau 1).
- Le taux de mortalité pour les trajets domicile-travail est environ trois fois plus élevé que pour les déplacements professionnels dans les deux sources de données (tableau 1).
- Le nombre de victimes enregistré par les forces de l'ordre est cinq fois moins élevé que dans les données de la sécurité sociale : 18 941 victimes pour les forces de l'ordre contre 102 346 victimes pour la sécurité sociale (tableau 2).

L'INDICE DE FRÉQUENCE

L'indice de fréquence est le rapport du nombre de victimes et de l'effectif de la population étudiée pour l'année considérée. Il ne s'agit pas d'une évaluation du « risque » d'être victime d'un accident de circulation lié au travail, au sens de la probabilité d'accident lors d'un déplacement lié au travail, qui devrait reposer sur une mesure de la durée d'exposition

des salariés au risque routier (dénominateur de l'indice). Ce type d'information n'est pas enregistré par la sécurité sociale et les forces de l'ordre. L'indice de fréquence présenté reflète le poids des accidents corporels de circulation liés au travail dans différents groupes de salariés, et permet leur comparaison.

I TABLEAU 1 I

Nombre de décès et taux de mortalité (pour 100 000) selon le type d'accident et le sexe en 2004

	Nombre de décès		Taux de mortalité	
	Régimes de sécurité sociale	Forces de l'ordre	Régimes de sécurité sociale	Forces de l'ordre
Déplacements professionnels	165	198	1,0	0,8
Hommes	149	189	1,5	1,4
Femmes	16	9	0,2	0,1
Trajets domicile-travail	462	555	2,8	2,2
Hommes	363	453	3,8	3,4
Femmes	99	102	1,5	0,9
Ensemble des accidents de circulation liés au travail	627	753	3,8	3,0
Hommes	512	642	5,3	4,8
Femmes	115	111	1,7	1,0

Sources : **Régimes de sécurité sociale** : les indicateurs présentés sont extraits du rapport de l'InVS publié en avril 2014 « Mise au point d'indicateurs nationaux de surveillance des accidents de circulation liés au travail. Étude exploratoire à partir des données de réparation des accidents du travail issues des régimes de sécurité sociale » ; données de la Cnam-TS (régime général) et de la MSA (régime des salariés agricoles) de l'année 2004 (année de survenue de l'accident) ; nombre de décès par accident de circulation reconnu en accident du travail ou de trajet domicile-travail chez les salariés affiliés au régime général et au régime des salariés agricoles. Pour le taux de mortalité, au dénominateur, effectifs de salariés affiliés au régime général (estimés à partir des fichiers de déclaration annuelle de données sociales (DADS) et au régime agricole (données de la Mutualité sociale agricole).

Forces de l'ordre : exploitation du fichier « Baac » de l'année 2004 ; nombre de conducteurs et piétons morts dans les six jours âgés de 15 à 64 ans qui effectuaient un déplacement « domicile-travail » ou un déplacement « utilisation professionnelle ». Pour le taux de mortalité, au dénominateur, effectifs de travailleurs (actifs occupés) issus de l'Enquête emploi 2004 de l'Insee.

I TABLEAU 2 I

Nombre de victimes et indice de fréquence (pour 1 000) selon le type d'accident et le sexe en 2004

	Nombre de victime		Indice de fréquence*	
	Régimes de sécurité sociale	Forces de l'ordre	Régimes de sécurité sociale	Forces de l'ordre
Déplacements professionnels	29 526	6 939	1,8	0,3
Hommes	20 840	5 713	2,2	0,4
Femmes	8 686	1 226	1,3	0,1
Trajets domicile-travail	72 820	12 002	4,5	0,5
Hommes	42 588	8 311	4,4	0,6
Femmes	30 232	3 691	4,5	0,3
Ensemble des accidents de circulation liés au travail	102 346	18 941	6,3	0,8
Hommes	63 428	14 024	6,6	1,0
Femmes	38 918	4 917	5,8	0,4

* L'indice de fréquence est égal au rapport entre le nombre de victimes et l'effectif de la population étudiée.

Sources : **Régimes de sécurité sociale** : les indicateurs présentés sont extraits du rapport de l'InVS publié en avril 2014 « Mise au point d'indicateurs nationaux de surveillance des accidents de circulation liés au travail. Étude exploratoire à partir des données de réparation des accidents du travail issues des régimes de sécurité sociale » ; données de la Cnam-TS (régime général) et de la MSA (régime des salariés agricoles) de l'année 2004 (année de survenue de l'accident) ; nombre de victimes d'un accident de circulation reconnu en accident du travail ou de trajet domicile-travail chez les salariés affiliés au régime général et au régime des salariés agricoles. Pour l'indice de fréquence, au dénominateur, effectifs de salariés affiliés au régime général (estimés à partir des fichiers de déclaration annuelle de données sociales (DADS) et au régime agricole (données de la Mutualité sociale agricole).

Forces de l'ordre : exploitation du fichier « Baac » de l'année 2004 ; nombre de victimes conducteurs et piétons âgés de 15 à 64 ans qui effectuaient un déplacement « domicile-travail » ou un déplacement « utilisation professionnelle ». Pour l'indice de fréquence, au dénominateur, effectifs de travailleurs (actifs occupés) issus de l'Enquête emploi 2004 de l'Insee.

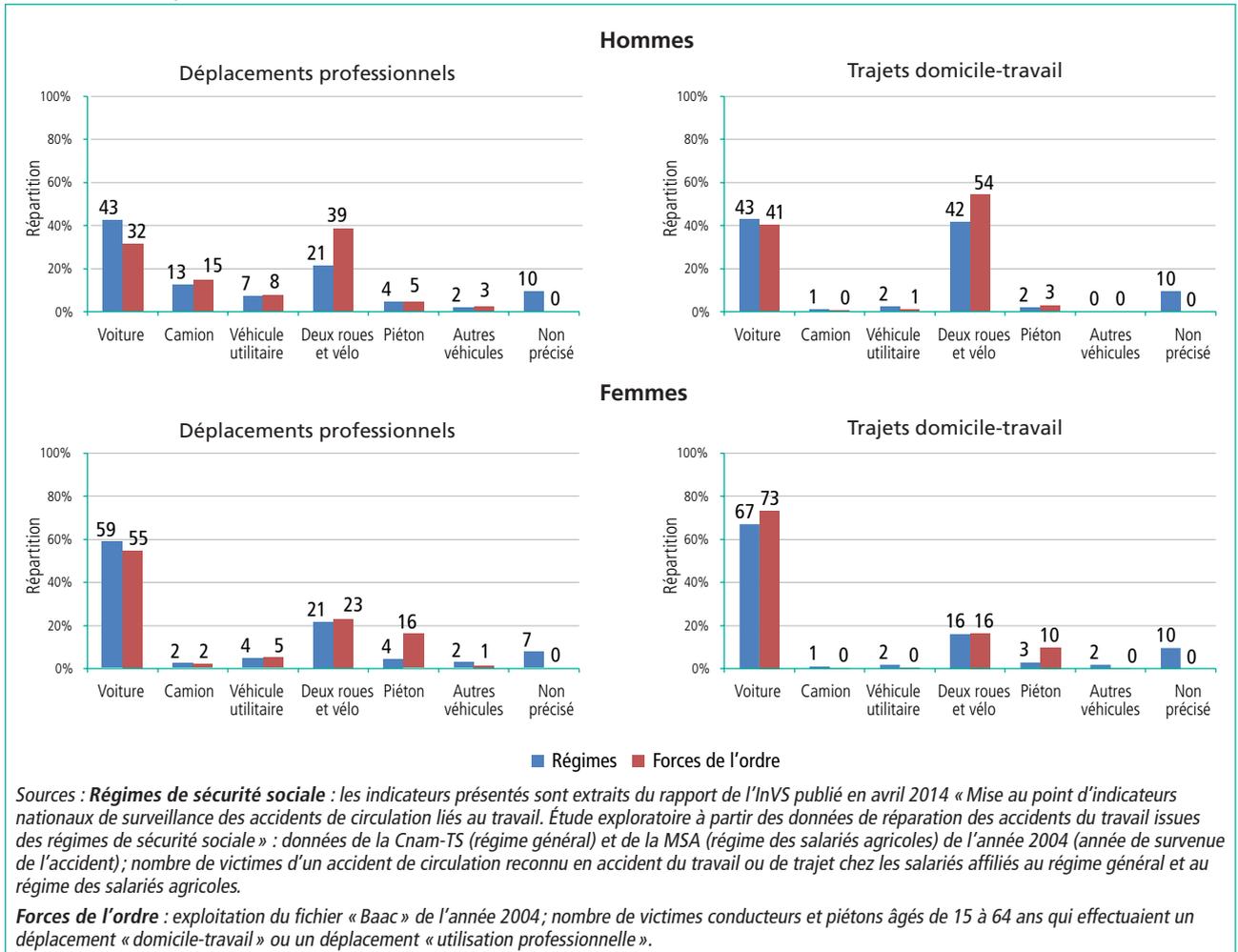
- L'indice de fréquence rapporte le nombre de victimes à l'effectif de population étudiée (cf. encadré méthodologique). L'indice de fréquence calculé avec les données des forces de l'ordre est huit fois plus faible que le même indice obtenu avec les données de la sécurité sociale (tableau 2). Ce résultat s'explique à la fois par le plus faible nombre de victimes enregistré par les forces de l'ordre et par un champ de population plus large dans les « Baac » (ensemble des travailleurs dans les « Baac » versus salariés affiliés à deux régimes de sécurité sociale).

Des profils similaires sont observés dans les deux sources pour l'âge, la catégorie de véhicule, l'heure, le jour et le mois de survenue de l'accident

- L'indice de fréquence des accidents de circulation liés au travail est plus élevé pour les moins de 30 ans puis diminue avec l'âge pour les deux types de déplacement et les deux sexes.
- La répartition des victimes selon la catégorie de véhicule est proche dans les deux sources (figure 1). Chez les hommes, pour les déplacements professionnels, les voitures et les deux

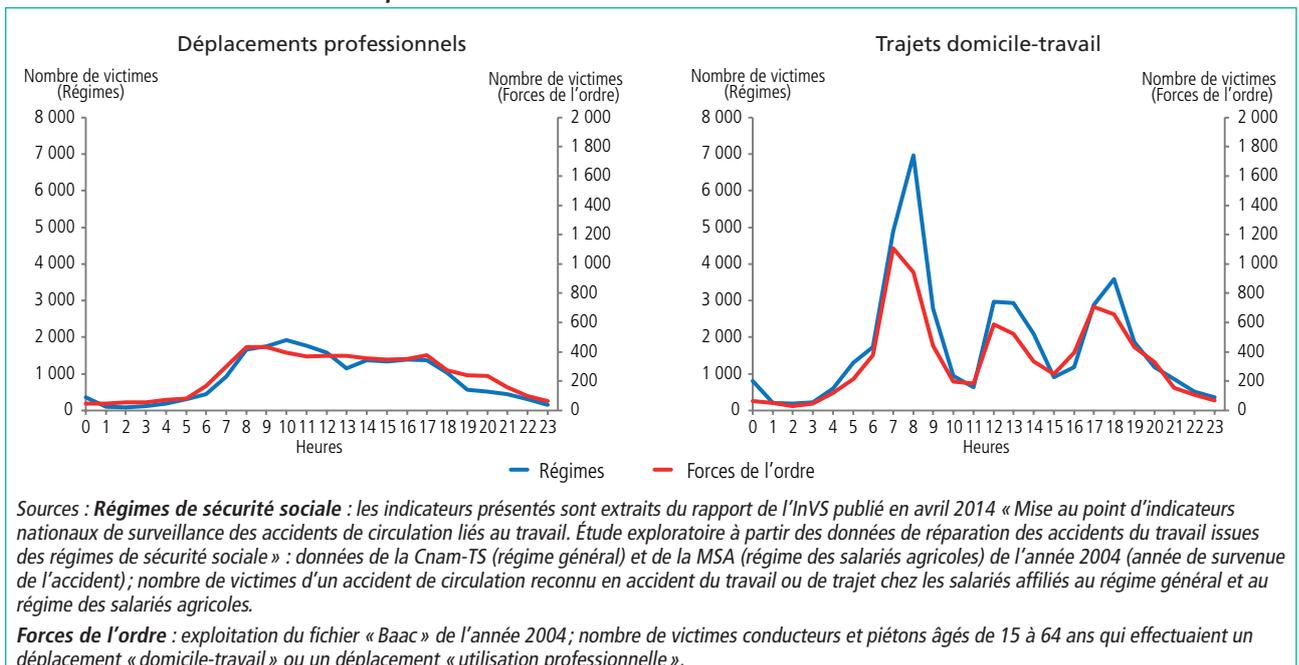
I FIGURE 1 I

Répartition des victimes d'accidents de circulation liés au travail selon le type de déplacement, le sexe et la catégorie de véhicule en 2004



I FIGURE 2 I

Nombre de victimes d'accidents de circulation liés au travail selon le type de déplacement, et l'heure de survenue de l'accident chez les hommes en 2004



roues motorisés/vélos sont les deux premières catégories de véhicule impliquées, suivis par les camions. Pour les trajets domicile-travail, les voitures et les deux roues motorisés/vélos arrivent nettement en tête. Chez les femmes, la voiture est prépondérante pour les deux types de déplacement.

- Le nombre d'accidents au cours d'un déplacement professionnel est plus important le matin avec un pic autour de dix heures dans les données de la sécurité sociale et entre huit et neuf heures pour les forces de l'ordre (figure 2). Pour les accidents de trajet, les mêmes pics (matin, midi et soir) sont observés dans les deux sources de données, correspondant aux trois plages habituelles de déplacement entre le domicile et le travail.

- L'analyse du jour de survenue de l'accident montre que la répartition des victimes est globalement similaire pour les déplacements professionnels et pour les trajets domicile-travail : environ 90 % des accidents survenaient entre le lundi et le vendredi, avec une distribution équitablement répartie entre les cinq jours. Les deux jours du week-end regroupent entre 7 % et 11 % des accidents.
- Pour le mois de survenue de l'accident, un plateau un peu plus élevé entre les mois de septembre et janvier est observé pour les deux types de déplacement chez les hommes et les femmes.

2. INDICATEURS COMPLÉMENTAIRES ISSUS DES DONNÉES DES FORCES DE L'ORDRE

Trois catégories d'indicateurs complémentaires ont été construits avec les données des forces de l'ordre :

- des indicateurs portant sur les victimes « Conducteurs et piétons »,
- des indicateurs portant sur les victimes « Passagers » d'un véhicule qui effectuent un déplacement lié au travail,
- et une troisième catégorie d'indicateurs décrivant la part des accidents corporels impliquant au moins un conducteur ou un piéton effectuant un déplacement lié au travail dans l'ensemble des accidents de circulation.

Les principaux indicateurs obtenus concernent :

La catégorie socioprofessionnelle des victimes conducteurs et piétons

Pour les déplacements professionnels, l'indice de fréquence est plus élevé chez les conducteurs professionnels à la fois chez les hommes et chez les femmes (tableau 3). Pour les trajets domicile-travail, les « cadres moyens et employés » chez les hommes et les ouvrières chez les femmes ont un indice

TABLEAU 3

Indice de fréquence (pour 1 000 travailleurs) selon le type de déplacement, le sexe et la catégorie socioprofessionnelle en 2004, 2009 et 2012

Déplacements professionnels	Indice de fréquence / 1 000		
	2004	2009	2012
Hommes			
Conducteur professionnel	1,36	1,10	1,06
Agriculteur	0,07	0,05	0,05
Artisan, commerçant, profession indépendante	0,50	0,27	0,21
Cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise	0,17	0,09	0,08
Cadre moyen, employé	0,47	0,32	0,27
Ouvrier	0,22	0,18	0,15
Femmes			
Conducteur professionnel	0,91	0,99	0,70
Agriculteur	0,00	0,02	0,01
Artisan, commerçant, profession indépendante	0,24	0,17	0,12
Cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise	0,10	0,06	0,05
Cadre moyen, employé	0,08	0,06	0,04
Ouvrier	0,09	0,07	0,07
Trajets domicile-travail	Indice de fréquence / 1 000		
	2004	2009	2012
Hommes			
Conducteur professionnel	0,21	0,23	0,24
Agriculteur	0,05	0,04	0,05
Artisan, commerçant, profession indépendante	0,34	0,40	0,36
Cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise	0,16	0,21	0,17
Cadre moyen, employé	0,60	0,69	0,61
Ouvrier	0,64	0,53	0,44
Femmes			
Conducteur professionnel	0,12	0,10	0,20
Agriculteur	0,02	0,01	0,00
Artisan, commerçant, profession indépendante	0,19	0,23	0,20
Cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise	0,13	0,14	0,11
Cadre moyen, employé	0,24	0,25	0,23
Ouvrier	0,57	0,59	0,44

Sources : données « Baac » 2004, 2009 et 2012 et enquête emploi de l'Insee 2004, 2009 et 2012

de fréquence plus élevé que les autres grandes catégories socioprofessionnelles.

Les passagers d'un conducteur effectuant un déplacement lié au travail

Le motif de déplacement n'étant pas indiqué pour les passagers dans les données des forces de l'ordre, sont considérés comme passagers effectuant potentiellement un déplacement en lien avec le travail, l'ensemble des passagers en âge de travailler d'un conducteur effectuant un déplacement dans le cadre du travail.

Les passagers d'un conducteur accidenté en trajet domicile travail, sont essentiellement des passagers de voitures (dans 70 à 80 % des cas pour les années étudiées) et de deux-roues motorisés (15 à 18 %) (tableau 4). L'inclusion des passagers de conducteurs en domicile travail comme des victimes d'un accident domicile-travail engendre une augmentation de 6 % du nombre des blessés en trajet domicile travail dans les données des forces de l'ordre.

Un grand nombre de passagers d'un conducteur accidenté en mission sont des passagers de transports en commun (31 % en 2004 et 2009, 38 % en 2012), alors que les conducteurs de

transports en commun ne représentent qu'un à deux pourcents des conducteurs blessés en mission. Cette proportion élevée de passagers blessés, qui voyageaient dans des transports en commun est à rapprocher de la nature de ces véhicules, destinés au transport collectif. Les passagers blessés sont également fréquemment dans une voiture ou dans un véhicule utilitaire. En excluant les passagers de conducteurs de transports en commun qui sont probablement rarement en mission pour l'employeur au moment de l'accident, l'inclusion des passagers d'un conducteur en mission comme des victimes d'un accident de mission représente une augmentation de 20 % du nombre de blessés en mission.

La part du travail dans les accidents de circulation

La part des accidents corporels de la circulation impliquant un conducteur ou un piéton effectuant un déplacement en lien avec leur travail est passée de 36 % en 2004 à 40 % en 2012 (tableau 5). Cette augmentation est essentiellement liée à une part plus importante des accidents impliquant des conducteurs effectuant un trajet domicile travail. En revanche, la proportion des accidents corporels de la circulation impliquant des conducteurs effectuant un déplacement en lien avec leur travail varie peu en fonction de la gravité de l'accident.

I TABLEAU 4 I

Nombre de passagers d'un conducteur effectuant un déplacement lié au travail selon le type de déplacement et la catégorie de véhicule en 2004, 2009 et 2012

	Déplacements professionnels			Trajets domicile travail		
	2004	2009	2012	2004	2009	2012
Vélo	0	0	2	0	2	0
Deux-roues motorisé	64	44	24	118	142	107
Voiture	981	682	545	638	546	490
Véhicule utilitaire	219	277	279	40	71	68
Poids lourd	112	107	84	2	9	5
Transport en commun	635	525	600	2	7	7
Autres	52	69	27	0	2	0
Tracteur agricole	5	4	1	1	3	0
Total	2 068	1 708	1 562	801	782	677

Sources : **Forces de l'ordre** : exploitation du fichier « Baac » des années 2004, 2009 et 2012 ; nombre de passagers d'un conducteur âgé de 15 à 64 ans qui effectuait un déplacement « domicile-travail » ou un déplacement « utilisation professionnelle ».

I TABLEAU 5 I

Part des accidents impliquant un conducteur ou un piéton effectuant un trajet en lien avec le travail dans l'ensemble des accidents corporels recensés par les forces de l'ordre en 2004, 2009 et 2012

Part des accidents recensés par les forces de l'ordre impliquant :	2004	2009	2012
au moins un conducteur ou piéton impliqué qui était en utilisation professionnelle ou en trajet domicile-travail	36 %	39 %	40 %
au moins un conducteur ou piéton impliqué qui était en utilisation professionnelle	20 %	18 %	19 %
au moins un conducteur ou piéton impliqué qui était en trajet domicile-travail	19 %	24 %	25 %

Sources : **Forces de l'ordre** : exploitation du fichier « Baac » des années 2004, 2009 et 2012.

3. SÉLECTION DES INDICATEURS POUR LA SURVEILLANCE

La liste des indicateurs sélectionnés pour la surveillance des accidents de la circulation liés au travail est présentée dans le tableau 6. Elle regroupe des indicateurs de surveillance classiques (indicateurs selon le sexe et l'âge, indicateurs globaux comme le nombre de victimes, le nombre de décès, la part des accidents de circulation liés au travail dans les accidents du travail et dans les accidents de circulation) et des indicateurs, qui ont été considérés comme importants pour mettre en évidence des situations à risque liées au travail (le secteur d'activité, la catégorie sociale et la catégorie de véhicule).

Intérêts et limites des indicateurs

Les indicateurs retenus présentent plusieurs intérêts :

- Ils sont construits à partir de deux sources de données nationales disponibles chaque année, ce qui permettra la production régulière d'indicateurs nationaux et le suivi d'évolutions temporelles, utiles à prendre en compte pour cibler et évaluer la prévention.
- Ils permettront de disposer d'angles de vue inédits sur ce risque professionnel, en particulier des résultats selon le secteur d'activité avec une information de bonne qualité à un niveau très fin (Nomenclature d'activité française 2008 en 732 postes) et des indicateurs permettant d'approcher la part des accidents de circulation dans les accidents du travail et la part du travail dans les accidents de circulation.
- Par ailleurs, la confrontation d'un même indicateur issu de deux sources permettra de vérifier si l'on observe les mêmes répartitions pour une année donnée (par exemple

la répartition des victimes selon la catégorie de véhicule) et les mêmes évolutions au cours du temps. L'utilisation des deux sources permettra également de confronter l'évolution des accidents de circulation liés au travail, avec d'une part l'évolution de l'ensemble des accidents de la route, et d'autre part l'évolution de l'ensemble des accidents du travail.

Toutefois, certaines limites sont à considérer :

- la population à laquelle les indicateurs se rapportent, est différente dans les deux sources. Les indicateurs issus des données des forces de l'ordre concernent l'ensemble des travailleurs (24 millions de travailleurs en 2004). Ceux construits avec les données « régimes » sont restreints aux salariés affiliés à deux régimes de sécurité sociale, le régime général et le régime des salariés agricoles, soit une population de 16 millions de salariés en 2004.
- Il existe un sous-enregistrement des accidents de circulation liés au travail dans les deux sources. Ce sous-enregistrement est plus élevé dans les données des forces de l'ordre : le nombre de victimes d'un accident de circulation liés au travail enregistré par les forces de l'ordre en 2004 était cinq fois moins élevé que dans les données des régimes, alors même que la population couverte par les forces de l'ordre (ensemble des travailleurs) est plus large que celle des régimes (salariés affiliés à deux régimes). Il est prévu à l'avenir de redresser les dénombremments de victimes d'accidents de circulation liés au travail issus des données des forces de l'ordre à partir des données du registre des victimes d'accidents de la circulation routière du Rhône [14].

TABLEAU 6 I

Liste des indicateurs de surveillance sélectionnés

	Régimes de sécurité sociale	Forces de l'ordre
Indicateurs globaux		
Nombre de victimes	x	x ⁽²⁾
Nombre de décès	x	x
Indice de fréquence (pour 1 000) ⁽³⁾	x	x ⁽²⁾
Taux de mortalité (pour 100 000)	x	x
Part des accidents de circulation liés au travail dans les accidents du travail	x	
Part des accidents de circulation liés au travail dans les accidents de circulation		x
Âge		
Indice de fréquence (pour 1 000) ⁽³⁾	x	
Taux de mortalité (pour 100 000)	x	x
Secteur d'activité⁽¹⁾		
Nombre de victimes	x	
Indice de fréquence (pour 1 000) ⁽³⁾	x	
Nombre de décès	x	
Taux de mortalité (pour 100 000)	x	
Catégorie de véhicule		
Répartition du nombre de victimes	x	x
Répartition du nombre de décès	x	x
Catégorie socioprofessionnelle		
Répartition du nombre de victimes		x
Répartition du nombre de décès		x

(1) Secteur d'activité NAF détaillé et secteur d'activité NAF agrégé

(2) Il est prévu de redresser les dénombremments de victimes d'accidents de circulation liés au travail issus des données « Baac » à partir des données du registre des victimes d'accidents de la circulation routière du Rhône. Une méthode d'extrapolation similaire à celle mise au point récemment pour approcher l'incidence réelle des accidents corporels de la circulation routière en France sera utilisée.

(3) L'indice de fréquence rapporte le nombre de victimes à l'effectif de population pour l'année étudiée.

CONCLUSION

La production régulière d'indicateurs nationaux sur les accidents de circulation liés au travail est indispensable pour la surveillance et la prévention de ce risque professionnel.

Les travaux menés par l'InVS et par l'Umrestte détaillés dans ce rapport ont permis de mettre au point et de sélectionner une liste pertinente d'indicateurs de surveillance construits à partir de données relativement anciennes des régimes de

sécurité sociale et de données plus récentes enregistrées par les forces de l'ordre.

La prochaine étape est la production et l'analyse en routine de ces indicateurs à partir des dernières données disponibles dans les deux sources de données nationales. La première publication portant sur des données récentes est prévue pour 2017.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- [1] CnamTS, Direction des risques professionnels. Rapport de gestion 2012.
- [2] Briere J, Chevalier A, Imbernon E. Surveillance of fatal occupational injuries in France : 2002-2004. *Am J Ind Med* 2010; 53 (11) : 1109-18.
- [3] Charbotel B, Martin JL, Chiron M. Work-related versus non-work-related road accidents, developments in the last decade in France. *Accid Anal Prev* 2010; 42 (2) : 604-11.
- [4] Occupational highway transportation deaths, United States, 2003-2008. *MMWR Morb Mortal Wkly Rep* 2011; 60 (16) : 497-502.
- [5] Mitchell R, Driscoll T, Healey S. Work-related road fatalities in Australia. *Accid Anal Prev* 2004; 36 (5) : 851-60.
- [6] McNoe B, Langley J, Feyer AM. Work-related fatal traffic crashes in New Zealand : 1985-1998. *N Z Med J* 2005; 118 (1227) : U1783.
- [7] Rossignol M, Pineault M. Fatal occupational injury rates : Quebec, 1981 through 1988. *Am J Public Health* 1993; 83 (11) : 1563-6.
- [8] Sultana S, Robb G, Ameratunga S, Jackson RT. Non-fatal work-related motor vehicle traffic crash injuries in New Zealand : analysis of a national claims database. *N Z Med J* 2007; 14; 120 (1267) : U2863.
- [9] Chen GX. Nonfatal work-related motor vehicle injuries treated in emergency departments in the United States, 1998-2002. *Am J Ind Med* 2009; 52 (9) : 698-706.
- [10] Chevalier A, Briere J, Feurprier M, et al. Construction d'un outil centralisateur des données de réparation issues des régimes de Sécurité sociale. Synthèse de l'étude de faisabilité et recommandations. Saint-Maurice : Institut de veille sanitaire 2011:-12.
- [11] Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière. 2002, Ministère en charge de la sécurité routière.
- [12] Amoros, E., J.L. Martin, and B. Laumon, Estimation de la morbidité routière, France, 1996-2004. *Bull Epidemiol Hebd*, 2008 (19) : p. 157-60.
- [13] Rapport d'information fait au nom de la Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sur la recherche en sécurité routière. 2002.
- [14] Amoros E, Martin JL, Laumon B. Estimating non-fatal road casualties in a large French county, using the capture-recapture method. *Accid Anal Prev* 2007; 39 (3) : 483-90.

Citation suggérée :

Brière J, Gadegbeku B, Smaili S, Charbotel B. Mise au point d'indicateurs nationaux de surveillance des accidents de circulation routière liés au travail. Saint-Maurice : Santé publique France; 2016. 8 p. Disponible à partir de <http://www.santepubliquefrance.fr>