

Etude sectorielle de l'heure de survenance des accidents du travail et de trajet en 2008

Etude 2009-316  *décembre 2009*

Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés
Direction des Risques Professionnels - Mission Statistiques – PJ/NS

Cette note complète l'étude 2009-297 portant sur le lieu de l'accident.

L'heure de survenance de l'accident correspond, par convention rappelé dans la circulaire CIR-159-2003, à l'heure entière la plus proche de celle signalée dans la Déclaration d'Accident du Travail (DAT). Ainsi pour toute heure dépassée, est codifiée l'heure en cours pour les 29 premières minutes (exemple : accident survenu à 10h15, heure de survenance codifiée=10), et l'heure suivante à partir de la 30ème minute (exemple : accident survenu à 10h40 ; heure de survenance codifiée=11). De plus, compte tenu des fuseaux horaires, pour tout accident survenu en vol, l'heure de survenance codifiée est 00.

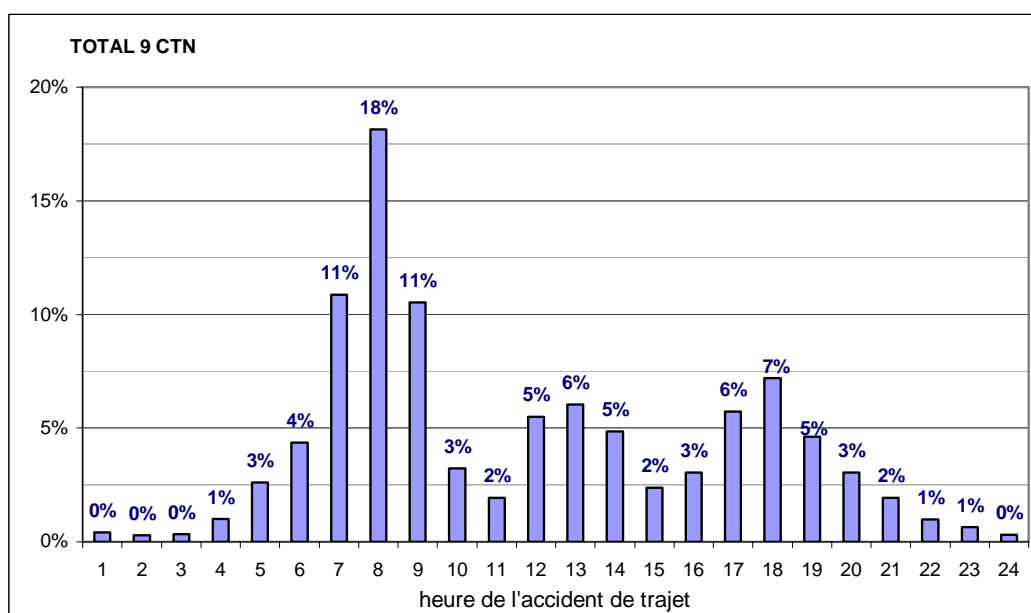
Par ailleurs, tout au long de la note, l'ensemble des bureaux et sièges sociaux sont affectés aux CTN dont relèvent leurs numéros de risque. L'étude porte sur les accidents en 1^{er} règlement¹.

I- Accidents de trajet

Rappelons tout d'abord que deux tiers des accidents de trajet sont liés au risque routier (accidents mettant en cause un véhicule, après exclusion de ceux ne circulant pas explicitement sur routes) et dans ce cas, pour moitié à l'utilisation de la voiture et pour près de 30% à celle d'un 2 roues motorisées.

Les accidents de trajet² arrivent principalement le matin : 40% surviennent dans le créneau horaire 7h-9h, alors qu'ils ne sont que 18% dans le créneau 17h-19h, proportion proche de la pause de midi (16% entre 12h et 14h). Cependant des différences notables existent entre secteurs³.

Graphique 1 – Répartition des accidents de trajet selon l'heure de survenance – année 2008
(9 CTN, y compris bureaux et sièges sociaux)



¹ Accidents aussi appelés « accidents avec arrêt » ; mais regroupant en réalité les accidents ayant entraîné l'imputation au compte employeur d'un 1^{er} règlement d'IJ (accidents avec arrêt), d'indemnités au titre de la réparation d'une incapacité permanente ou d'un capital décès.

² Définition de l'accident de trajet : cf. annexe 1.

³ Les annexes 2 et 3 détaillent pour chaque CTN la répartition des accidents de trajet selon l'heure de survenance.

Tableau 1 – Répartition des accidents de trajet selon la tranche horaire et le CTN – année 2008
(y compris bureaux et sièges sociaux, affectés aux CTN dont ils relèvent)

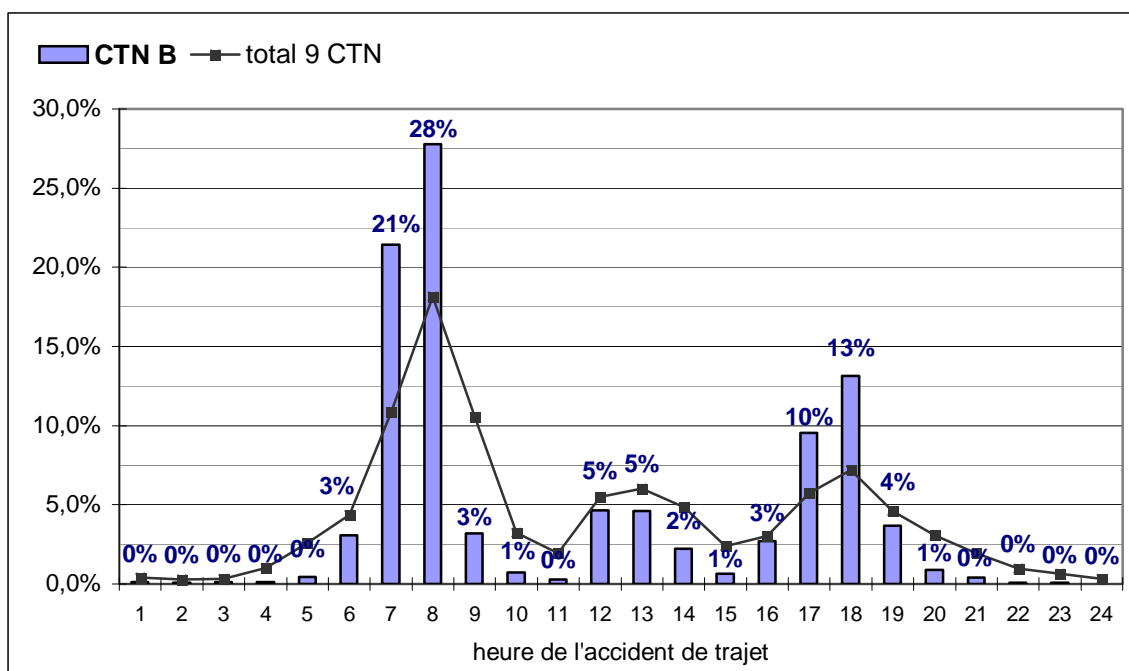
CTN	5 et 6h	matin 7h-9h	10 et 11h	midi 12h-14h	15 et 16h	soir 17h-19h	20 et 21h	NUIT 22h-4h	7-8h + 17-18h
Total 9 CTN	7%	40%	5%	16%	5%	18%	5%	4%	42%
A- Métallurgie	8%	41%	2%	20%	3%	19%	4%	3%	51%
B - BTP	4%	52%	1%	11%	3%	26%	1%	1%	72%
C - Transports, EGE	11%	34%	6%	16%	5%	17%	6%	6%	34%
D- Alimentation	11%	25%	9%	16%	11%	13%	5%	11%	26%
E- Chimie, plasturgie	13%	33%	2%	20%	4%	14%	8%	6%	39%
F- Bois, ameublement	10%	38%	2%	20%	4%	17%	5%	3%	47%
G- Commerce non alimentaires	3%	40%	8%	19%	4%	19%	7%	1%	33%
H- Services I : banque, administration...	3%	51%	5%	13%	4%	20%	4%	1%	48%
I- Services II : intérim, nettoyage...	8%	40%	5%	17%	5%	16%	6%	3%	42%

Le secteur du **Bâtiment et des Travaux Publics (CTN B)** est le secteur où les déplacements domicile/travail sont les plus concentrés :

- près de la moitié des accidents de trajet des salariés de ce secteur se produisent entre 7 et 8h du matin (soit 20% de plus que l'ensemble des secteurs d'activité),
- et près d'un quart survient vers 17-18h (soit 10% de plus que l'ensemble des secteurs) ;
- la pause de midi est également peu étalée par rapport à l'ensemble des autres secteurs : la plupart des accidents s'y concentrant entre 12 et 13h.

Ceci conforte l'idée d'un secteur aux horaires « stéréotypés », avec un travail réalisé à la lumière du jour et une pause méridienne plus rapide que pour les autres CTN, voire sur le chantier, donc sans déplacements.

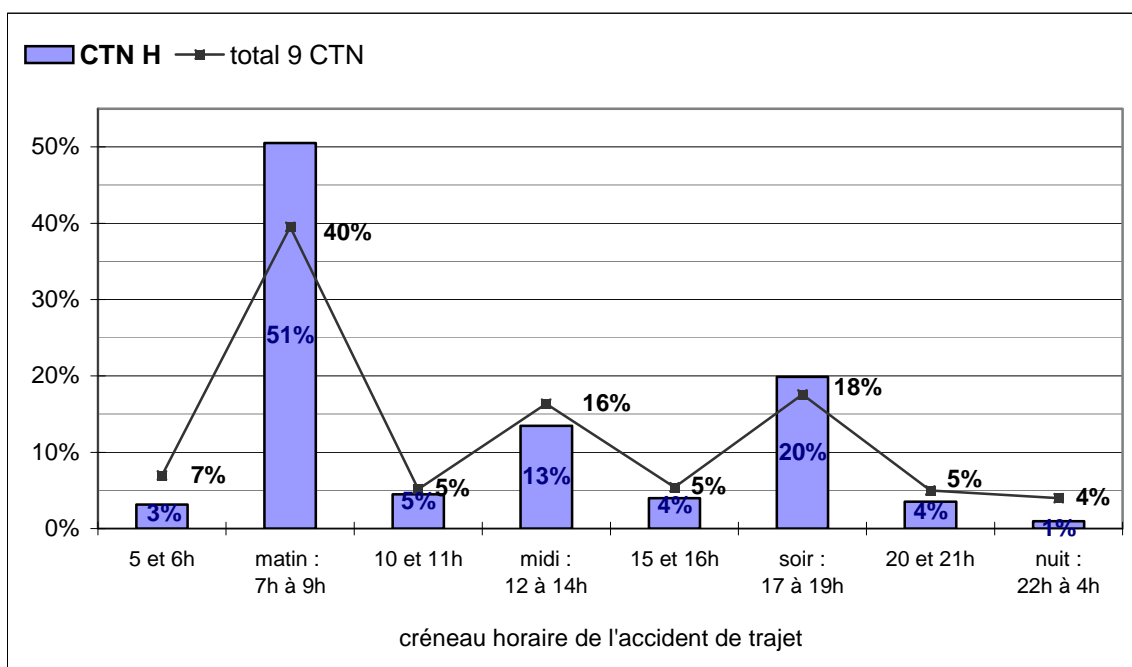
Graphique 2 – CTN B : répartition des accidents de trajet selon l'heure de survenance – année 2008, et comparaison avec l'ensemble des CTN (y compris bureaux et sièges sociaux)



De même, les salariés des collectivités territoriales, administrations et enseignements, organismes financiers, cabinets d'expertises ou d'études... (**CTN H : Services I**) ont des horaires de travail dans leur ensemble assez « stéréotypés » et concentrés (cf. tableau 1 et graphique 3) :

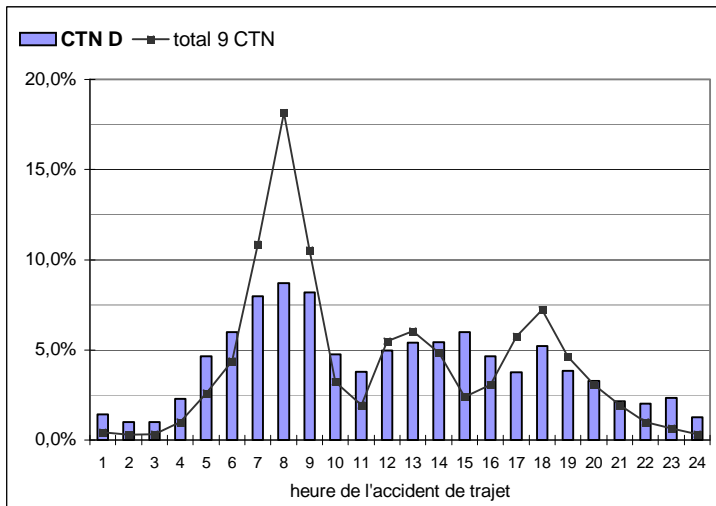
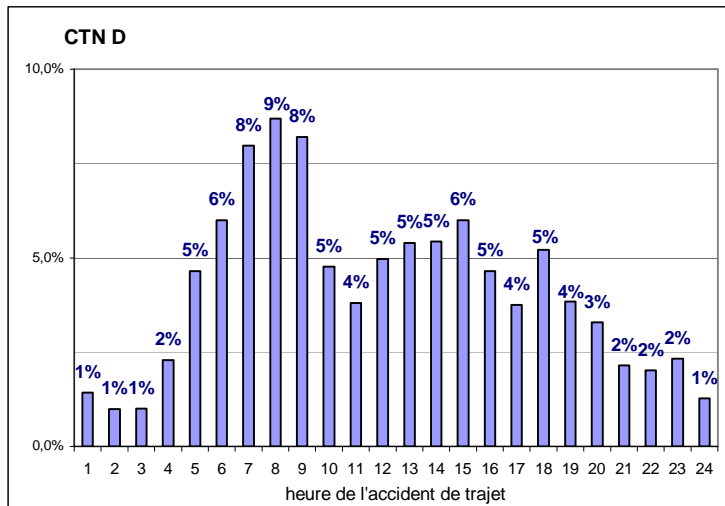
- 71% des accidents du CTN H liés aux déplacements entre le domicile et le travail ont lieu le matin et le soir (7-9h et 17-19h), alors qu'ils ne sont que 58% à se produire dans ces créneaux horaires pour le total 9 CTN ;
- le créneau 12-14h y est moins générateur d'accidents de trajet (13% versus 16% tous CTN), et avec le CNT B, c'est le seul CTN où cela est observé.

Graphique 3 – CTN H : répartition des accidents de trajet selon le créneau de survenance – année 2008, et comparaison avec l'ensemble des CTN (y compris bureaux et sièges sociaux)



A l'opposé, comme en attestent les histogrammes ci-dessous et le tableau 1, le secteur de l'**Alimentation (CTN D)** est le secteur où les salariés ont les horaires de travail les plus variés, conduisant à des déplacements domicile/travail tout au long de la journée, et aussi, mais dans une moindre mesure, la nuit (22h à 4h du matin). En effet, les accidents de trajet surviennent sans que de très grands pics n'apparaissent, en particulier entre 7 et 9h du matin, et il n'existe pas vraiment d'accalmie sur les créneaux horaires 10-11h, 15-16h, 5-6h du matin, voire en soirée et la nuit, contrairement à ce qui est observé pour les autres secteurs pris individuellement (cf. annexes 2 et 3).

Graphique 4 – CTN D : répartition des accidents de trajet selon l'heure de survenance – année 2008, et comparaison avec l'ensemble des CTN (y compris bureaux et sièges sociaux)



Ces informations sont à mettre en parallèle :

- avec les lieux principaux d'activité couverts par le CTN D, à savoir : supermarchés, cafés, restaurants et cantines, hôtellerie, boulangeries, etc.,
- mais aussi avec un indice de fréquence trajet élevé (6,3 versus 4,6 en moyenne sur les 9 CTN, soit 37% de plus, écart similaire à celui observé sur l'indice de fréquence travail),
- et une présence forte de jeunes parmi les victimes : 44,1% des accidents de trajet du CTN D concernent des jeunes de 25 ans ou moins (versus 29,9% en moyenne), 2^{ème} proportion la plus élevée après le CTN B pour lequel 49,6% des accidents domicile/travail concernent les moins de 25 ans.

Tableau 2 – Risques Trajet et Travail par CTN : année 2008
(y compris bureaux et sièges sociaux, affectés aux CTN dont ils relèvent)

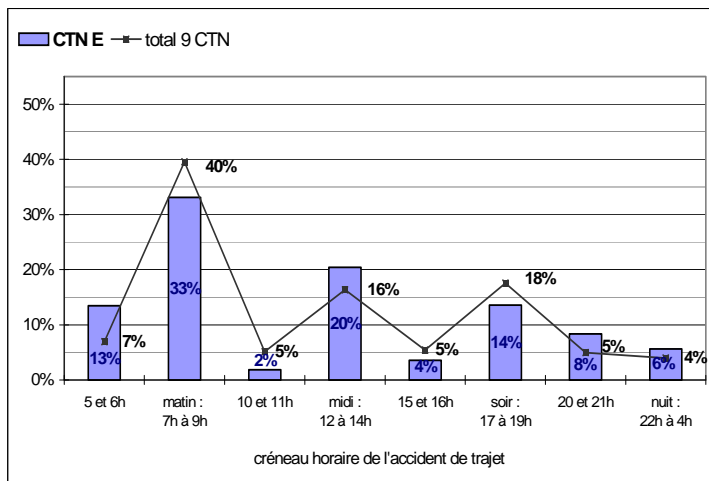
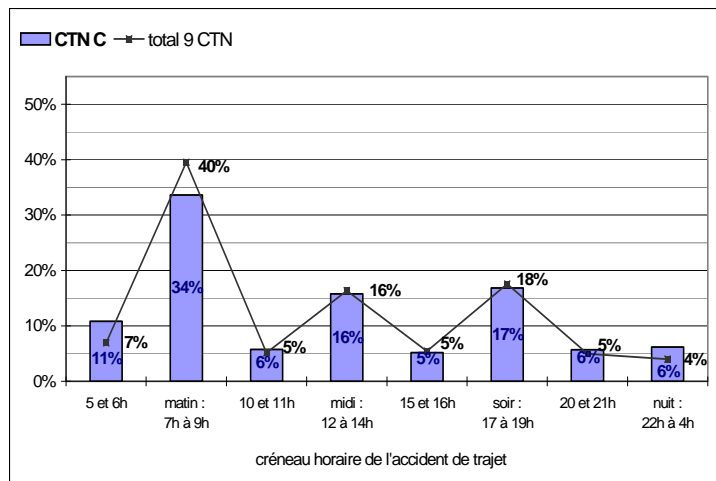
CTN	Indice fréquence trajet	Indice de fréquence AT	Part des 25 ans et moins dans le risque trajet	Part des 25 ans et moins dans le risque AT
A- Métallurgie	3,8	38,5	31,1%	20,9%
B - BTP	4,4	74,2	49,6%	28,9%
C - Transports, EGE	3,9	43,0	18,6%	16,2%
D- Alimentation	6,3	51,5	44,1%	28,6%
E- Chimie, plasturgie	3,1	30,6	18,0%	13,8%
F- Bois, ameublement	3,6	52,6	23,6%	15,9%
G- Commerce non alimentaires	4,1	24,1	29,4%	21,1%
H- Services I : banque, administration...	3,3	9,7	18,1%	19,4%
I- Services II : intérim, nettoyage...	6,7	45,8	27,9%	23,3%
Total 9 CTN	4,6	37,4	29,9%	22,9%

Or, nous savons que les jeunes (et en particulier ceux de moins de 25 ans) sont beaucoup plus exposés au risque routier trajet⁴ (risque représentant 2/3 des accidents de trajet)... Mais cet élément ne semble pas être l'unique élément déterminant puisqu'on s'attendrait alors à un indice de fréquence trajet tout aussi élevé pour le BTP, compte tenu de la part importante de victimes jeunes en CTN B ; ce qui n'est pas le cas : indice de fréquence trajet pour le CTN B=4,4 versus 4,6 en moyenne tous CTN et 6,7 pour le CTN D.

Un élément explicatif complémentaire (peu ou pas présent dans le BTP) pourrait alors être avancé, compte tenu des activités couvertes par le CTN D : le découpage des postes de travail en plusieurs temps fractionnés (réalisés soit par la même personne afin d'atteindre un temps complet, soit par des personnes différentes dans le cadre de temps partiels), engendrant beaucoup plus de déplacements domicile/travail par salarié⁵ que dans les autres secteurs, et ce pour une population déjà très exposée (les jeunes).

Le secteur **Transports/Communication (CTN C)** et le secteur **Chimie-plasturgie (CTN E)** emploient des salariés qui débutent leur travail tôt : 24% (pour le CTN C) et 29% (pour le CTN E) des accidents du créneau 5h-9h sont survenus entre 5 et 6h du matin, alors qu'ils ne sont que 15% pour l'ensemble tous secteurs (cf. graphiques 5).

Graphique 5 – CTN C et E : répartition des accidents de trajet selon le créneau de survenance – année 2008, et comparaison avec l'ensemble des CTN (y compris bureaux et sièges sociaux)



Enfin, la répartition selon les heures de survenance obtenue pour le **CTN I (Services 2 : travail temporaire, action sociale, nettoyage...)** est identique à celle obtenue sur l'ensemble des 9 CTN, ce qui ne permet pas d'expliquer la valeur élevée de l'indice de fréquence trajet du CTN I (6,7 versus 4,6 en moyenne sur tous les secteurs) par l'heure de survenance de l'accident, ni par des déplacements domicile/travail plus fréquents.

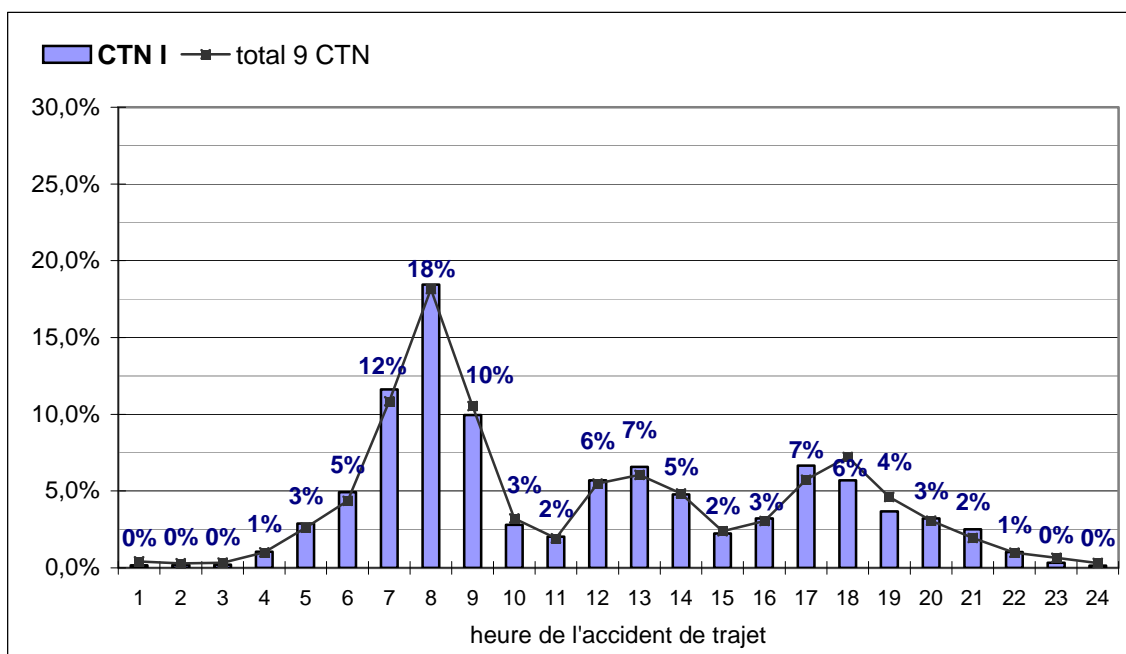
⁴ Cf. étude 2009-263 présentant un état des lieux sur le risque routier trajet, pour la table ronde "Mieux prévenir les accidents de trajet" (9 octobre 2009)

⁵ Le terme « salarié » est à entendre au sens de salarié à plein temps puisque, par exemple, un salarié présent toute l'année à mi-temps sera comptabilisé dans nos bases pour un demi (et non pour un) ; le nombre de salariés étant vu plutôt comme un indicateur d'exposition et non comme un décompte de personnes physiques différentes.

D'autre part, les moins de 25 ans ne sont pas plus nombreux parmi les victimes d'accidents de trajet pour le CTN I que pour les autres CTN (27,9% des victimes d'un accident de trajet y sont des jeunes, versus 29,9% en moyenne). L'âge ne semble donc pas être un élément prépondérant.

En revanche, des changements réguliers de lieux de travail, favorisant des déplacements dans des endroits inconnus pourrait alors constituer une piste explicative, sans que celle-ci puisse être explorée avec les données dont nous disposons.

Graphique 6 – CTN I : répartition des accidents de trajet selon l'heure de survenance – année 2008, et comparaison avec l'ensemble des CTN (y compris bureaux et sièges sociaux)



II- Accidents du travail

Huit accidents de travail sur 10 ont lieu dans les créneaux 8-12h et 14-17h (cf. graphique 7).

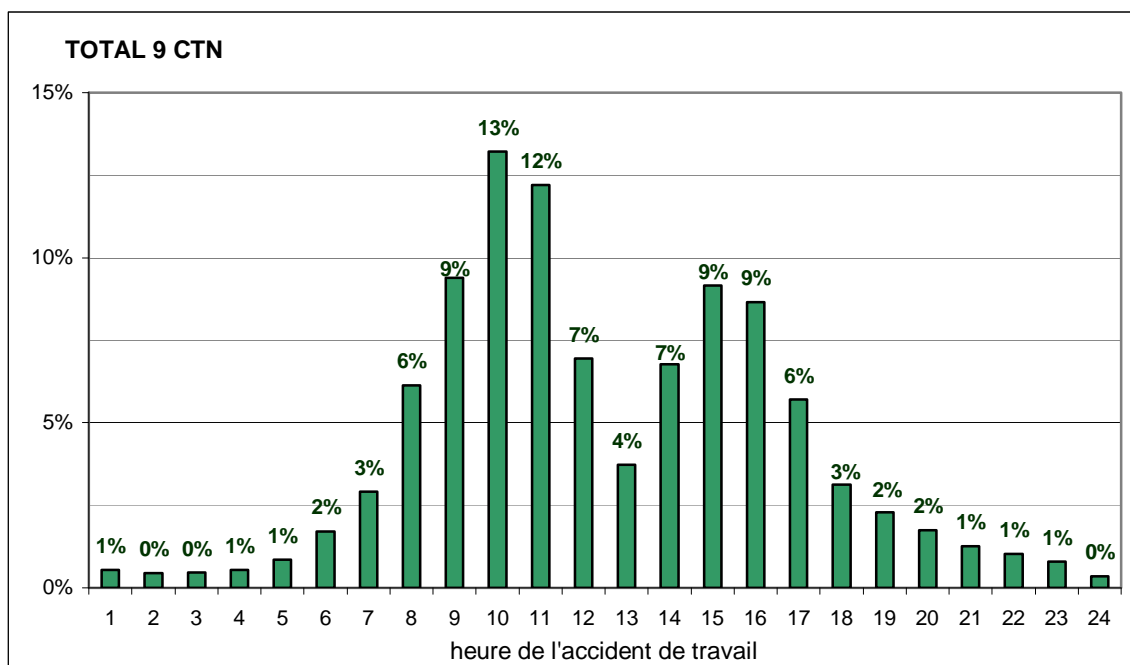
Comme pour les accidents de trajet, c'est en matinée que les accidents de travail surviennent le plus, mais bien entendu sur une amplitude horaire plus vaste : 47% se produisent entre 8h et 12h, avec une représentation élevée du créneau 10-11h (un quart des accidents du travail).

Des différences existent également selon les CTN⁶.

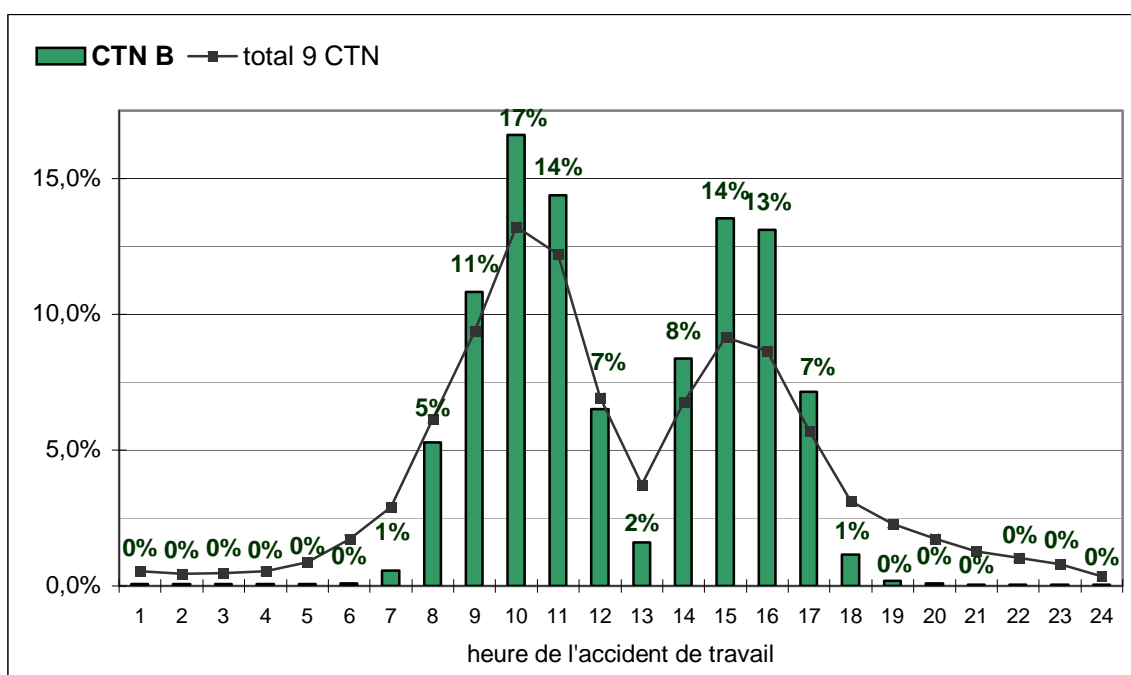
Pour le **CTN B**, la répartition des accidents de travail selon l'heure de survenance confirme bien l'idée énoncée précédemment quant à une grande concentration des horaires de travail : 96% des accidents du BTP ont lieu dans les créneaux 8-12h et 14-17h, soit 16% de plus que pour l'ensemble des CTN, avec des pics très forts entre 10h et 11h et entre 15h et 16h (totalisant, sur ces 4 heures-là, 58% des accidents versus 43% tous CTN) (cf. graphique 8).

⁶ Les annexes 4 et 5 détaillent pour chaque CTN la répartition des accidents de travail selon l'heure de survenance.

Graphique 7 – Répartition des accidents de travail selon l'heure de survenance – année 2008
(9 CTN, y compris bureaux et sièges sociaux)



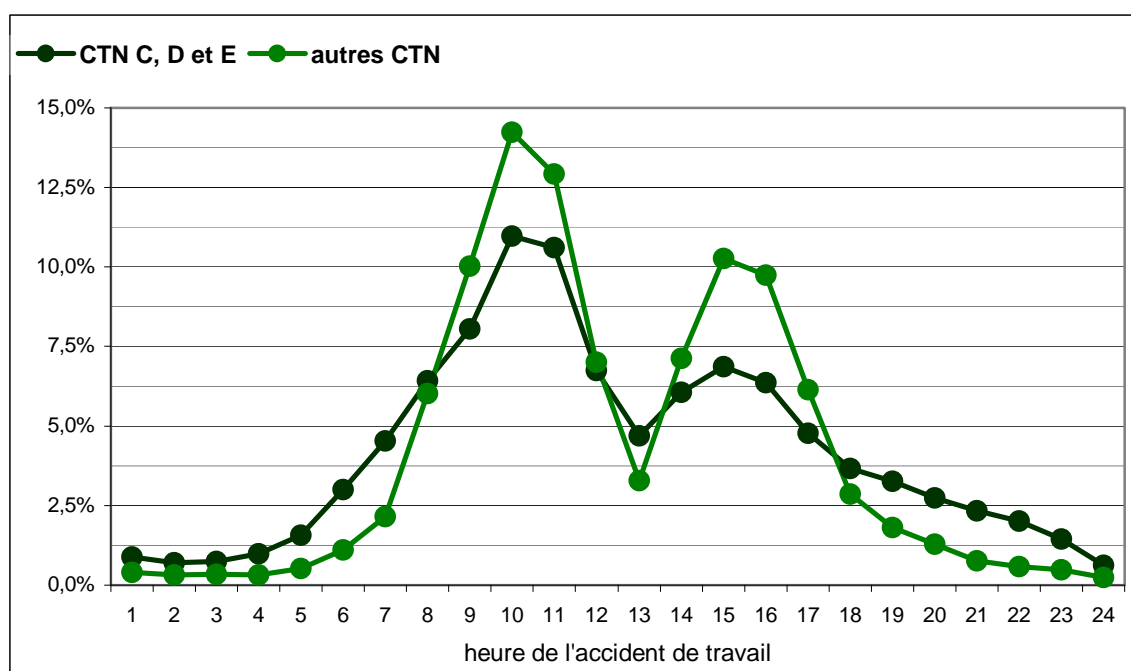
Graphique 8 – CTN B : répartition des accidents de travail selon l'heure de survenance – année 2008, et comparaison avec l'ensemble des CTN (y compris bureaux et sièges sociaux)



Les accidents de travail des **CTN C (Transports/Communication), D (Alimentation) et E (Chimie-plasturgie)** ont à peu près la même distribution horaire, avec cependant une part un peu plus forte des accidents dans le créneau 21h-5h pour le CTN E et une part un peu moins forte dans le créneau 14-17h pour le CTN D (cf. annexe 5).

Ces 3 CTN concentrent moins d'accidents de travail dans les créneaux 9-11h et 14-17h que l'ensemble des autres CTN, et donc par conséquent, beaucoup plus d'accidents entre 18h et 8h (35% des accidents de ces 3 secteurs, versus 24% en moyenne : cf. graphique 9). Ces conclusions corroborent l'idée déjà énoncée à partir des accidents de trajet, à savoir que les temps de travail couverts par ces secteurs sont beaucoup plus étalés que dans les autres secteurs.

Graphique 9 – CTN C, D et E : répartition des accidents de travail selon l'heure de survenance – année 2008, et comparaison avec l'ensemble des autres CTN (y compris bureaux et sièges sociaux)



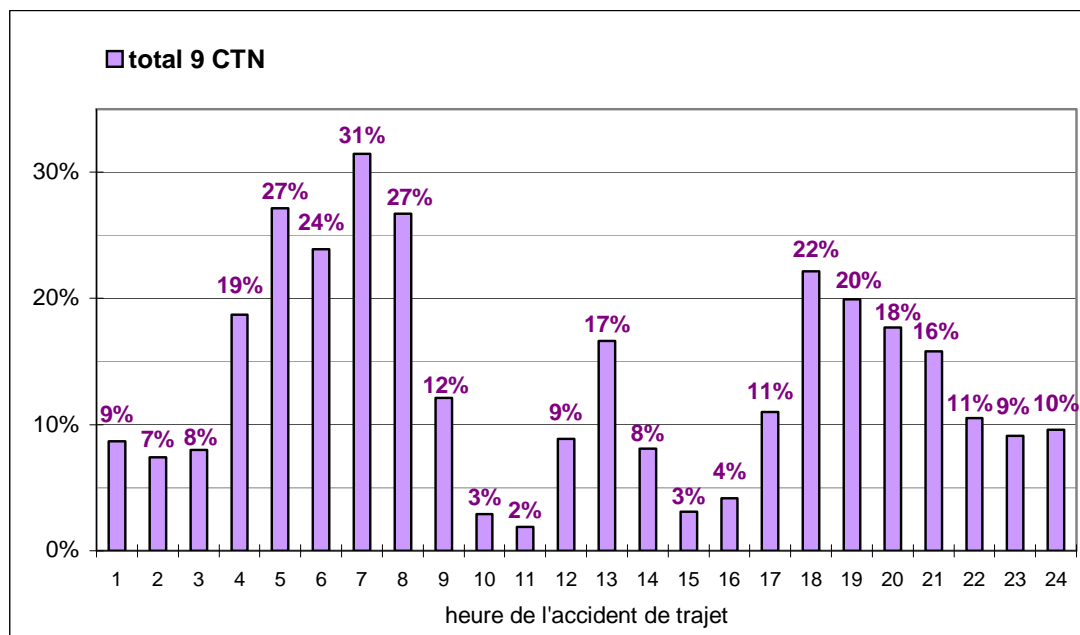
III- Répartition des accidents entre travail et trajet selon l'heure de survenance

Les graphiques de l'annexe 6 résument les différents éléments décrits précédemment, en représentant la part des accidents de trajet dans l'ensemble des accidents « travail + trajet », heure par heure, afin de déceler d'éventuelles périodes « dédiées » prioritairement à l'un des deux lieux d'accidents : trajet ou travail.

Notons tout d'abord que les accidents de trajet (86 000 environ en 2008) sont beaucoup moins nombreux que les accidents de travail (705 000 environ), soit 11% de total « travail + trajet » (cf. étude 2009-297).

Sur l'ensemble des 9 CTN, seules 4 heures sont, en proportion, très fortement dédiées au travail : il s'agit de 10 et 11h pour le matin et de 15 et 16h pour l'après-midi, heures durant lesquelles les accidents de trajet ne pèsent que 2% à 4% dans le total des accidents « travail + trajet ».

Graphique 10 – Part des accidents de trajet dans l'ensemble des accidents « travail + trajet » selon l'heure de survenance – année 2008, tous CTN (9 CTN, y compris bureaux et sièges sociaux)



Lorsqu'on s'intéresse au détail par CTN, des différences existent et font apparaître 3 grands groupes :

- les CTN aux accidents de trajet très fortement représentés dans les accidents « travail + trajet » à certaines heures : il s'agit des CTN B (BTP), G (Commerces non alimentaires) et H (Services I : administrations, organismes financiers...) pour lesquels 40% au moins des accidents sont alors relatifs au trajet ; cette part pouvant atteindre 55% à 7 et 8h pour le CTN H et jusqu'à 65-70% à 6 et 7h pour le CTN B... alors qu'aucune part ne dépasse 35% dans les autres CTN, et ce quelle que soit l'heure de survenance de l'accident.

A noter également (cf. graphique 11) que les salariés du CTN G rentrent plus tardivement du travail que ceux des 2 autres CTN (le pic du soir se situant à 20 et 21h, plutôt qu'à 18 et 19h).

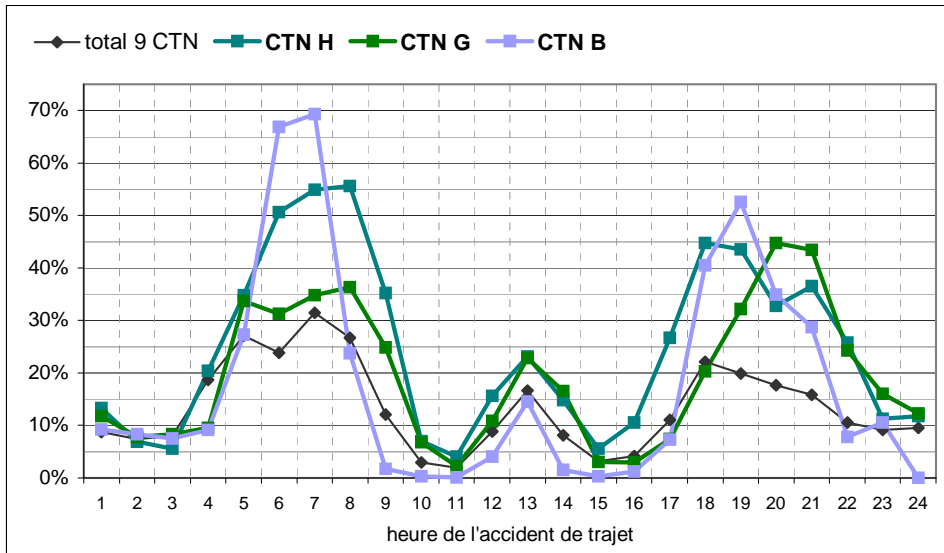
- les CTN C (Transports) et D (Alimentation) au sein desquels la part représentative des accidents de trajet dans le total des accidents est beaucoup moins liée à l'heure de survenance.

A noter que 15 à 20% des accidents survenus à des salariés du CTN D de 23h à 3h du matin compris, voire 26% à 4h du matin, ont été des accidents domicile/travail (cf. graphique 12), alors que pour les autres CTN cette part est inférieure à 15% sur le créneau 23h-3h.

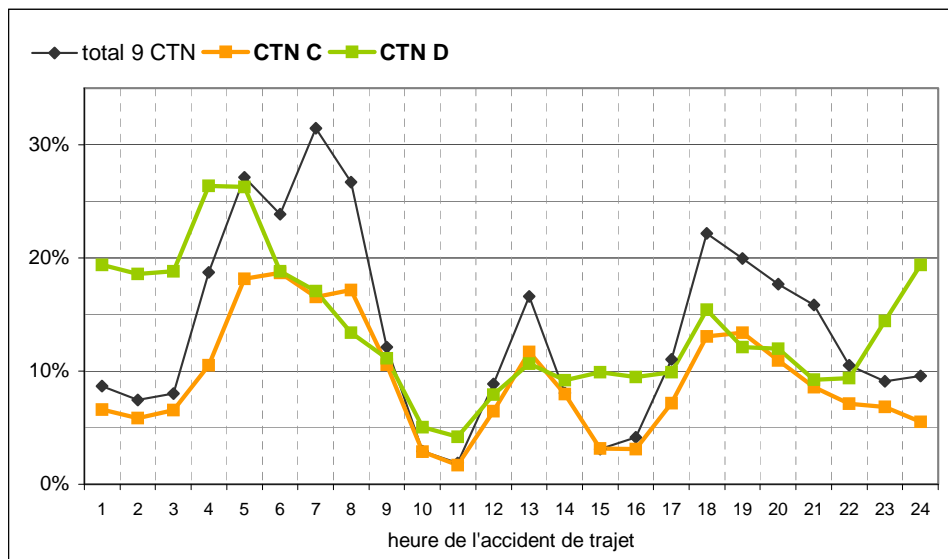
- enfin les autres CTN (A- Métallurgie, E- Chimie, F- Bois/ameublement et I- Services II) pour lesquels la distribution par heure de survenance des parts « accidents de trajet dans le total accidents de travail et de trajet » est beaucoup plus proche de la moyenne (cf. graphique 13).

A noter que la nuit (23h-3h) moins de 5% des accidents sont des accidents de trajet, ce qui représente le niveau le plus bas de tous les CTN pour cette tranche horaire.

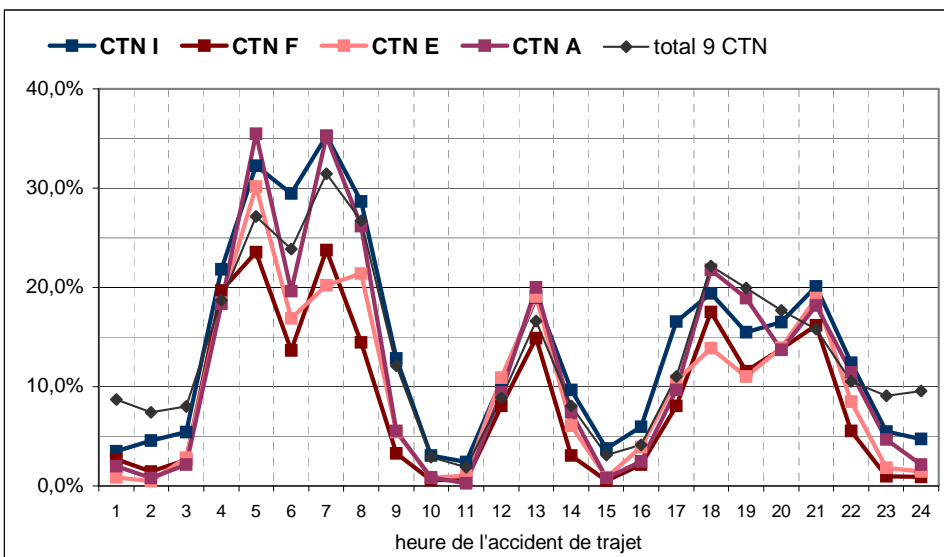
Graphiques 11 à 13 : Au sein du CTN, par heure de survenance, part des accidents de trajet dans l'ensemble « travail + trajet » – année 2008 (y compris bureaux et sièges sociaux)



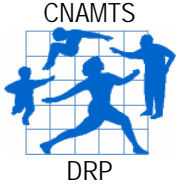
Graphique 11 : CTN B, G et H



Graphique 12 : CTN C et D



Graphique 13 : CTN A, E, F et I

	<p>Etude sectorielle de l'heure de survenance des accidents du travail et de trajet en 2008</p>	<p>2009-316</p> <hr/> <p>Page 12 / 27</p> <hr/> <p>2009-12-18</p>
--	---	---

ANNEXES

Annexe 1 : Définitions

Accident du travail

Article L. 411-1 : « Est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprise. »

Accident de trajet

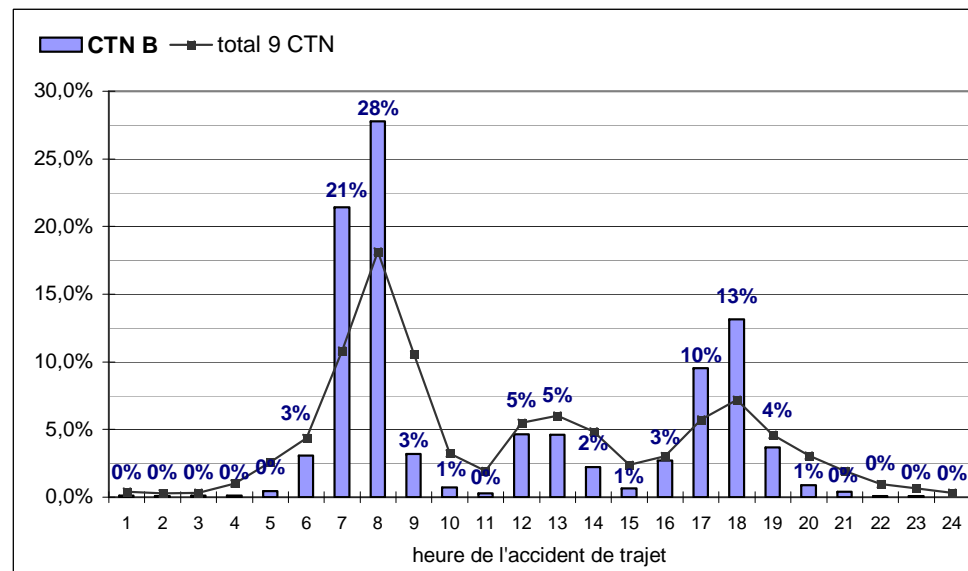
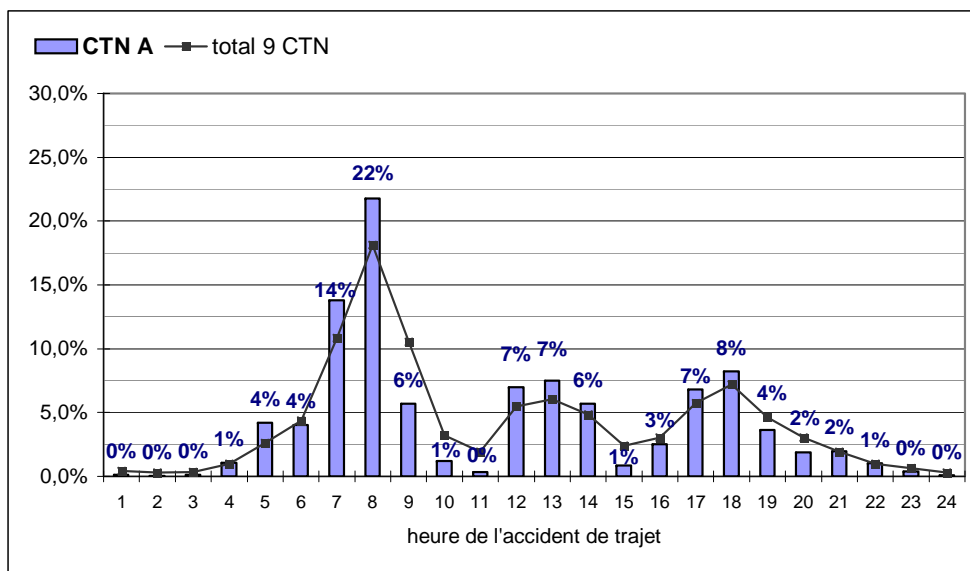
Article L. 411-2 : « Est également considéré comme accident du travail, lorsque la victime ou ses ayants droit apportent la preuve que l'ensemble des conditions ci-après sont remplies ou lorsque l'enquête permet à la caisse de disposer sur ce point de présomptions suffisantes, l'accident survenu à un travailleur mentionné par le présent livre, pendant le trajet d'aller et de retour, entre :

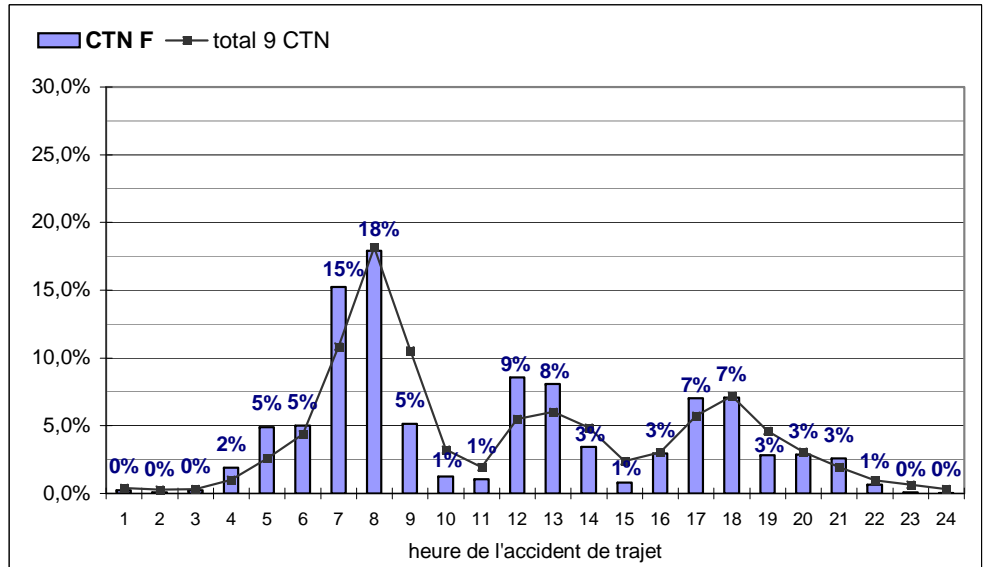
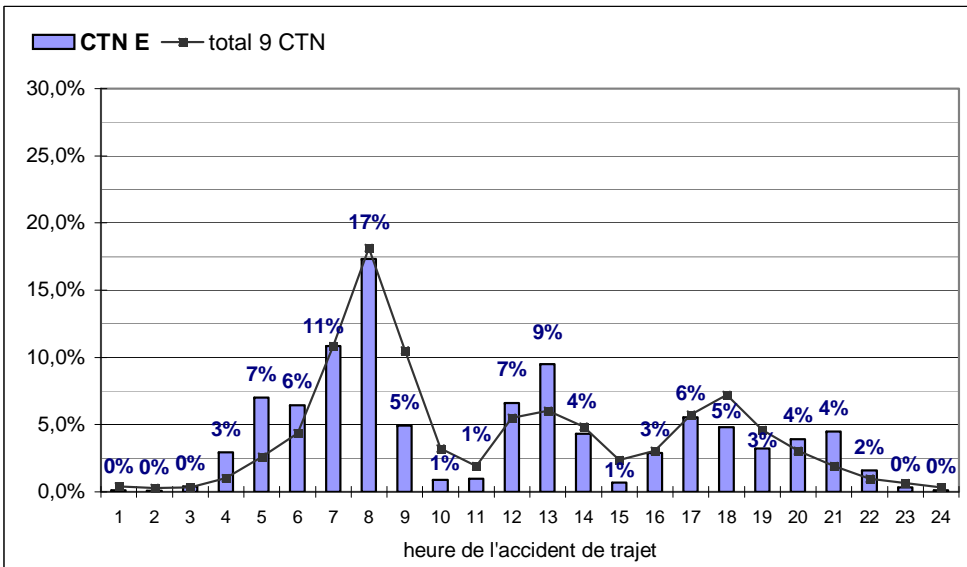
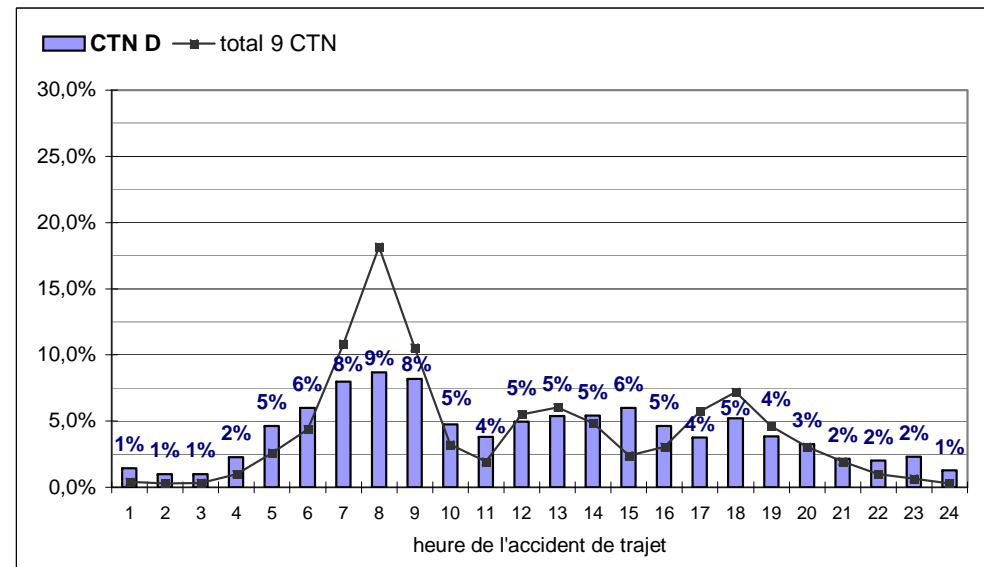
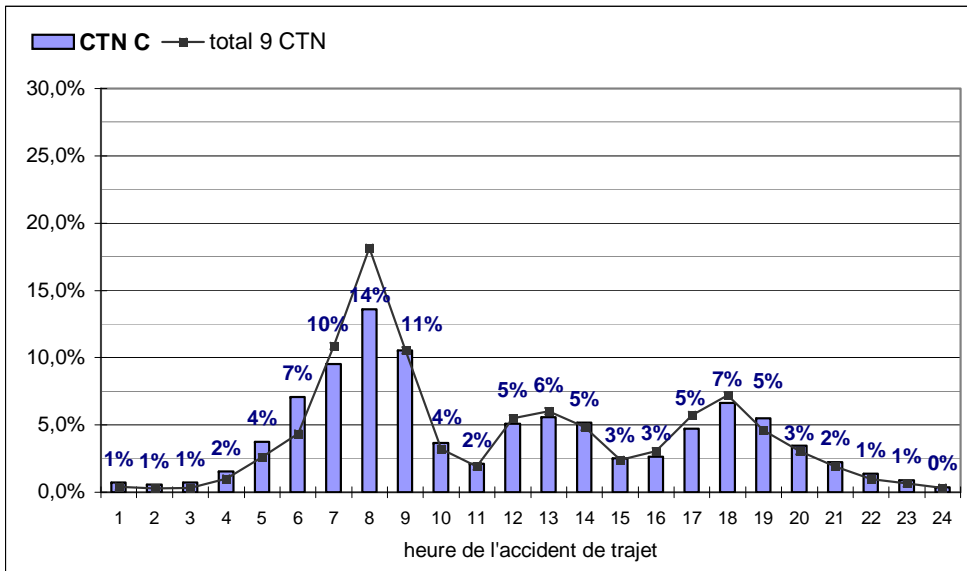
- 1) la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où le travailleur se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ;
- 2) le lieu du travail et le restaurant, la cantine ou, d'une manière plus générale, le lieu où le travailleur prend habituellement ses repas, 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 ou indépendant de l'emploi. »

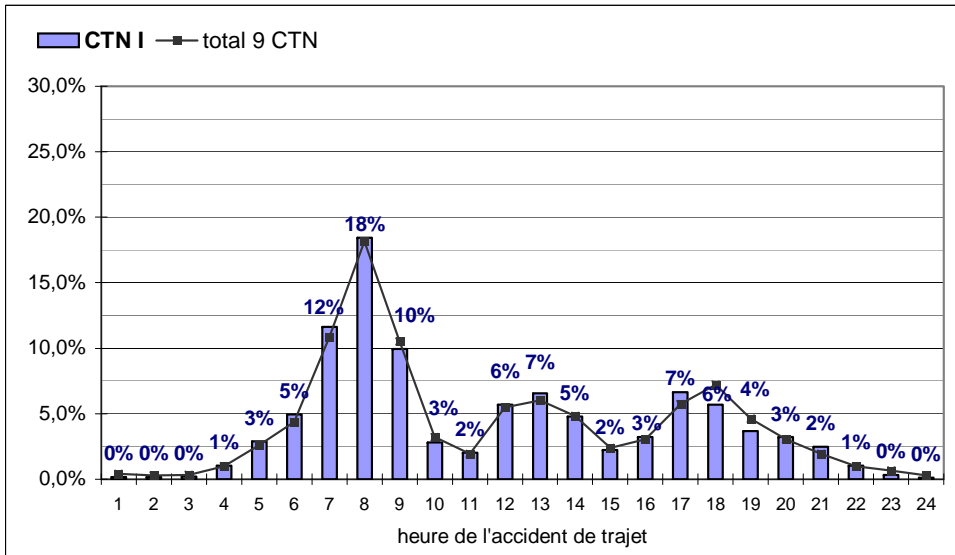
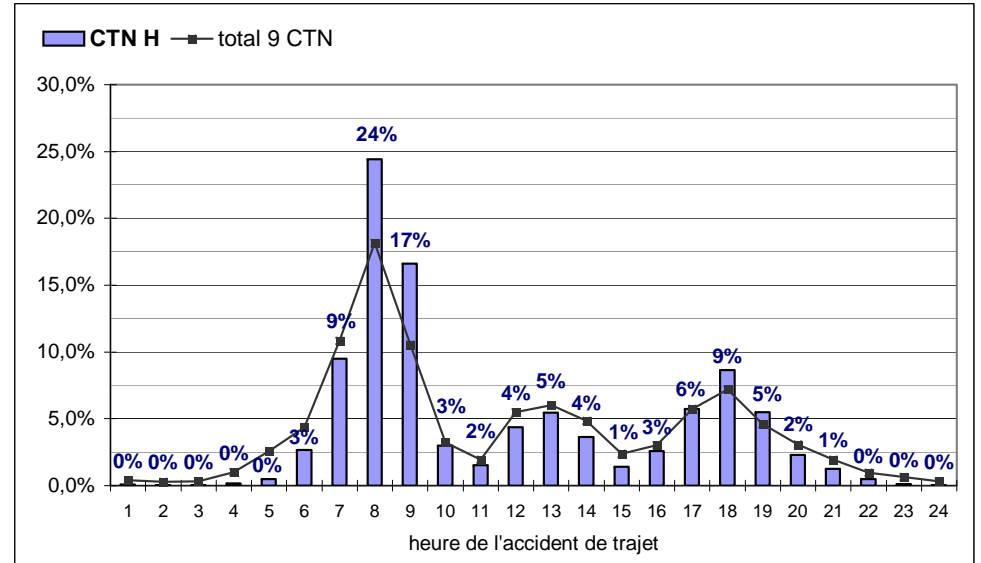
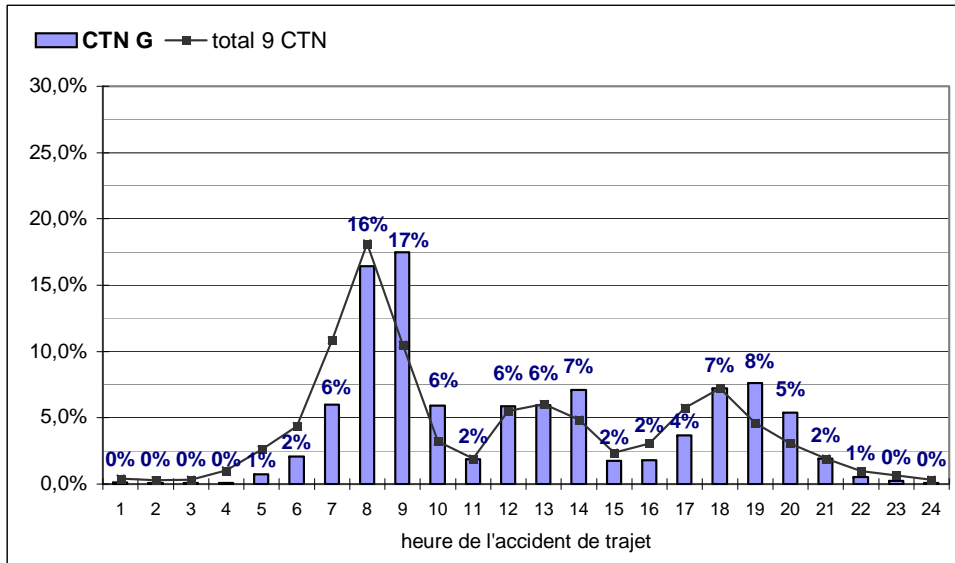
Cet accident est alors désigné par le terme « accident de trajet ».

Annexe 2 : Pour chaque CTN, comparaison de la répartition, selon l'heure de survenance, de ses accidents de trajet avec la répartition tous CTN - année 2008
(y compris bureaux et sièges sociaux, affectés aux CTN dont ils relèvent)

Note : Chaque répartition est représentée en utilisant la même échelle.

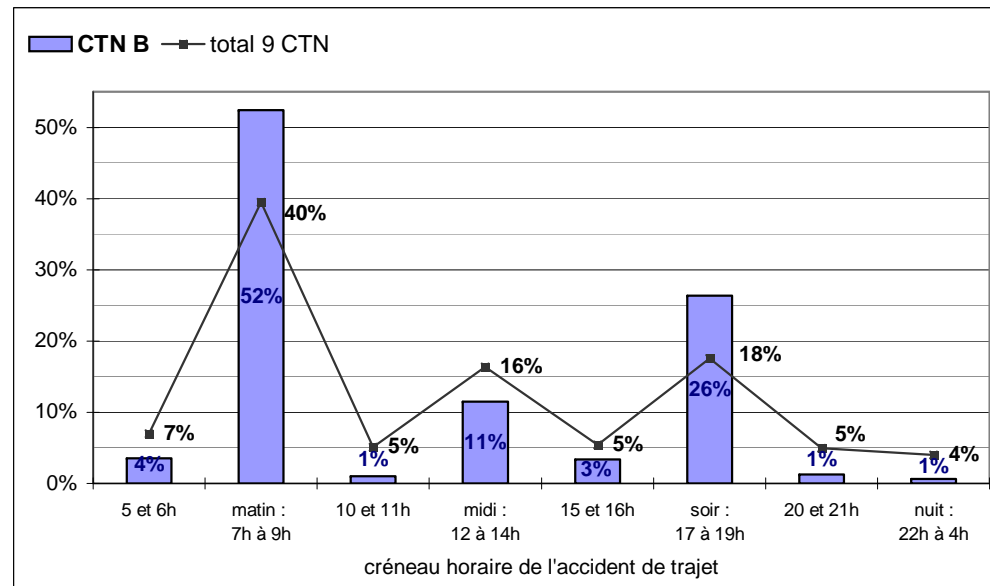
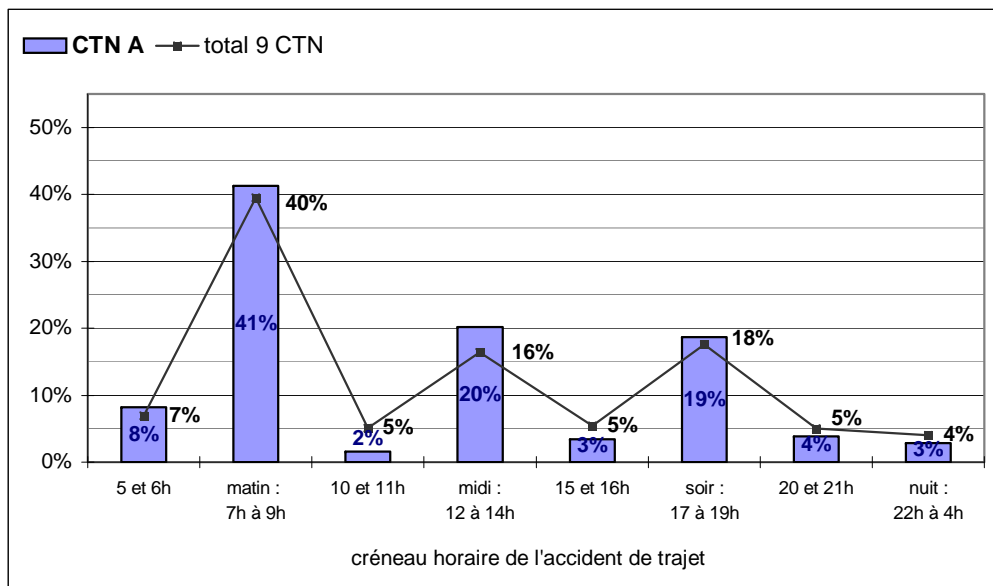


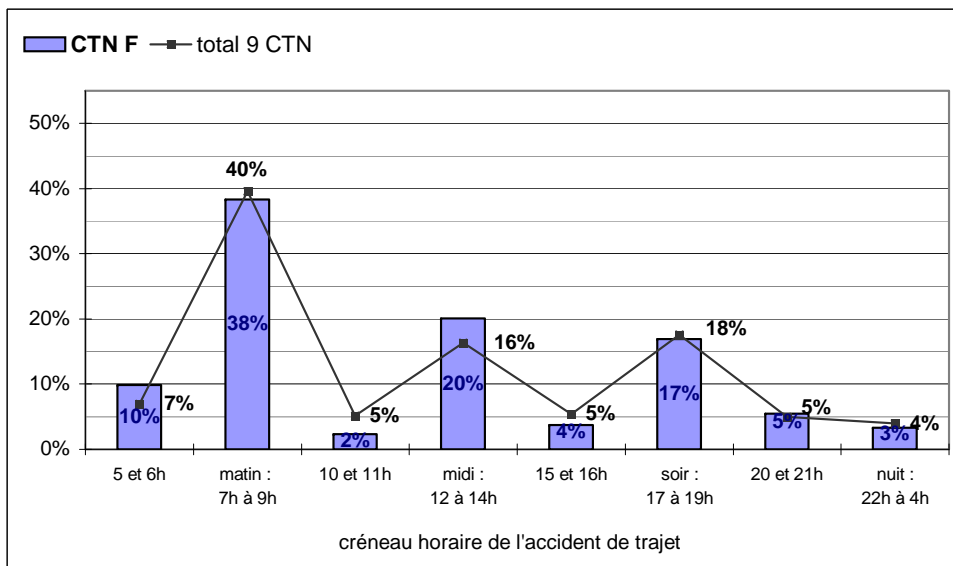
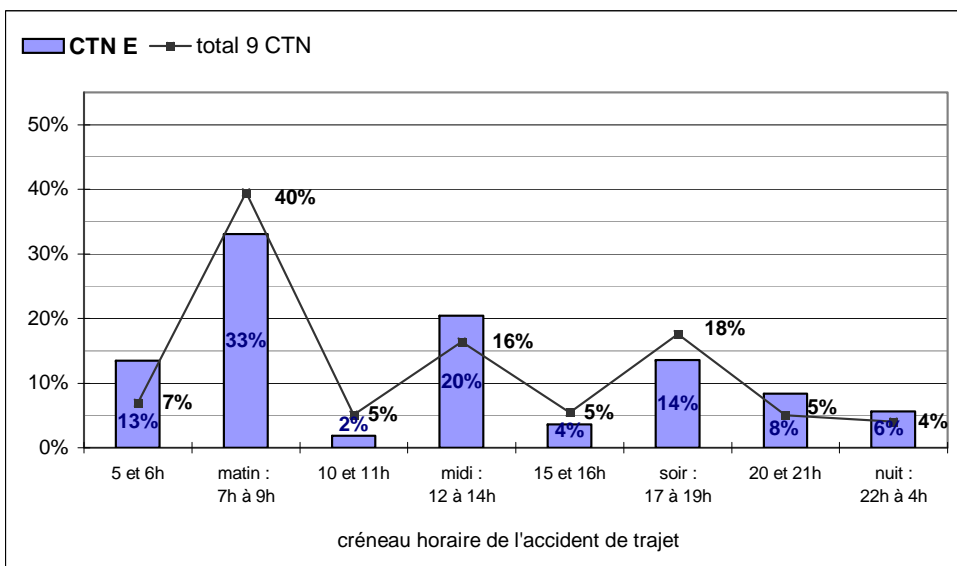
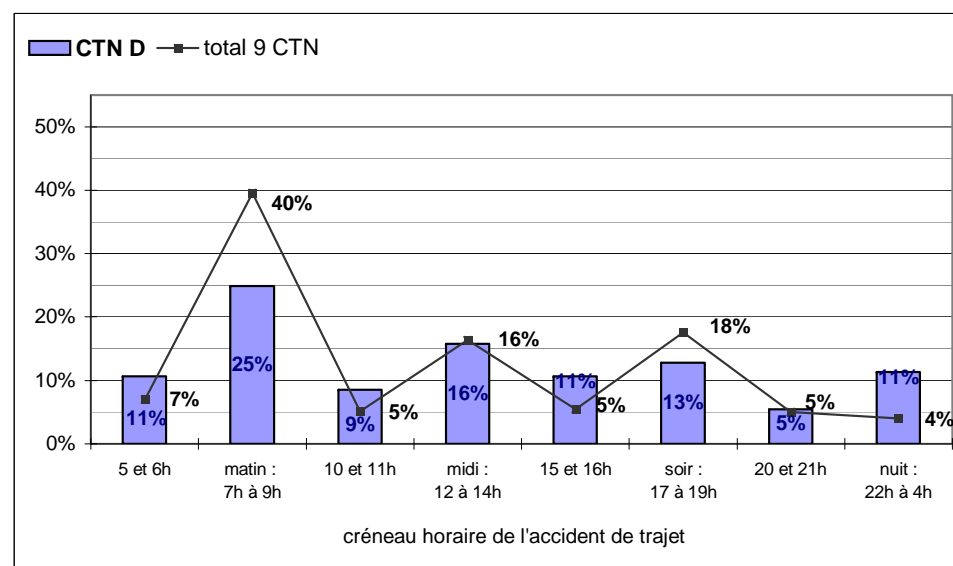
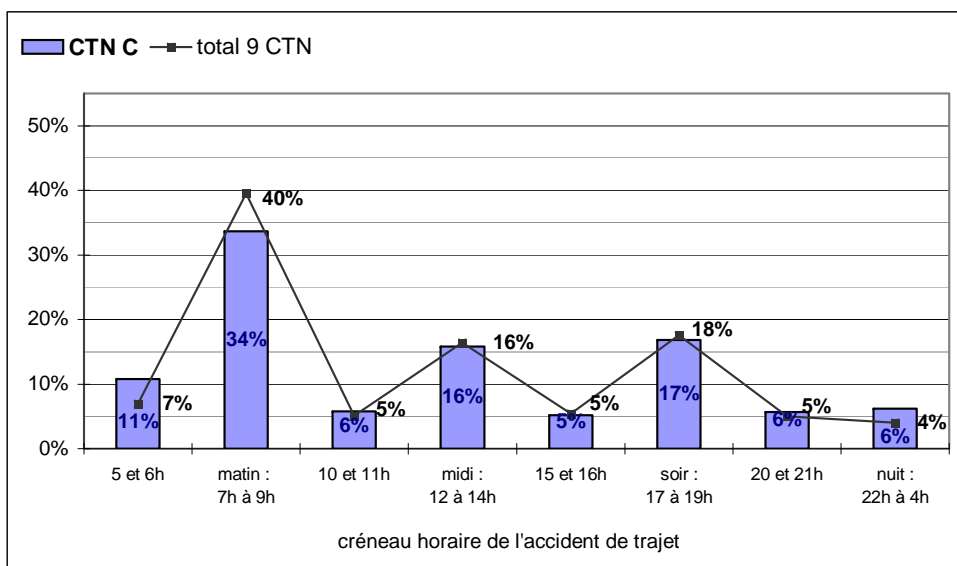


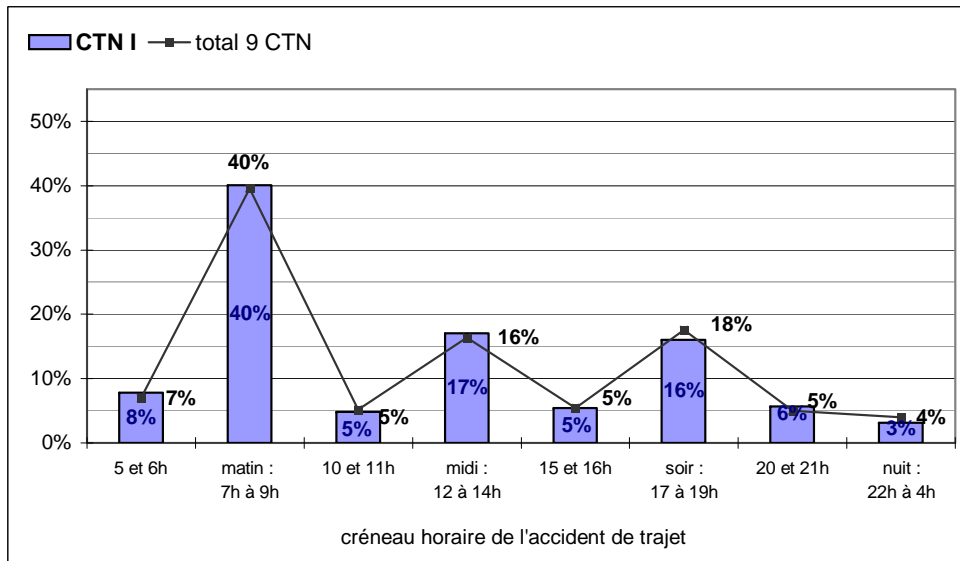
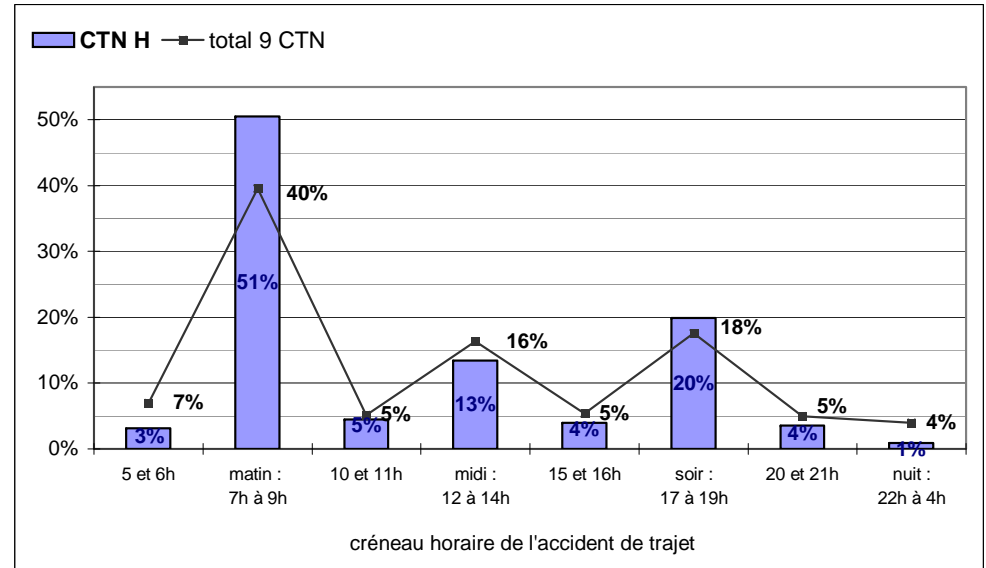
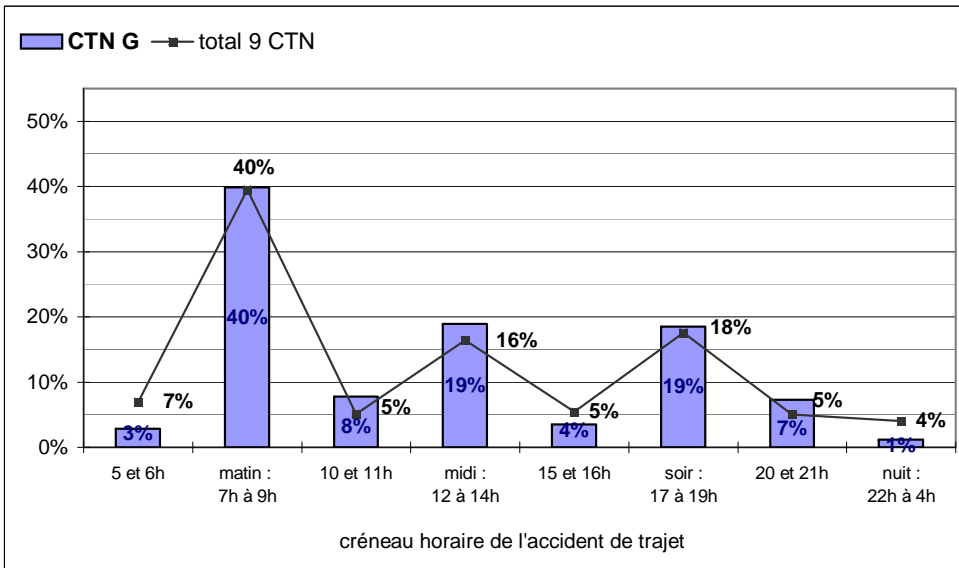


Annexe 3 : Pour chaque CTN, comparaison de la répartition, selon le créneau horaire de survenance, de ses accidents de trajet avec la répartition tous CTN - année 2008
(y compris bureaux et sièges sociaux, affectés aux CTN dont ils relèvent)

Note : Chaque répartition est représentée en utilisant la même échelle.

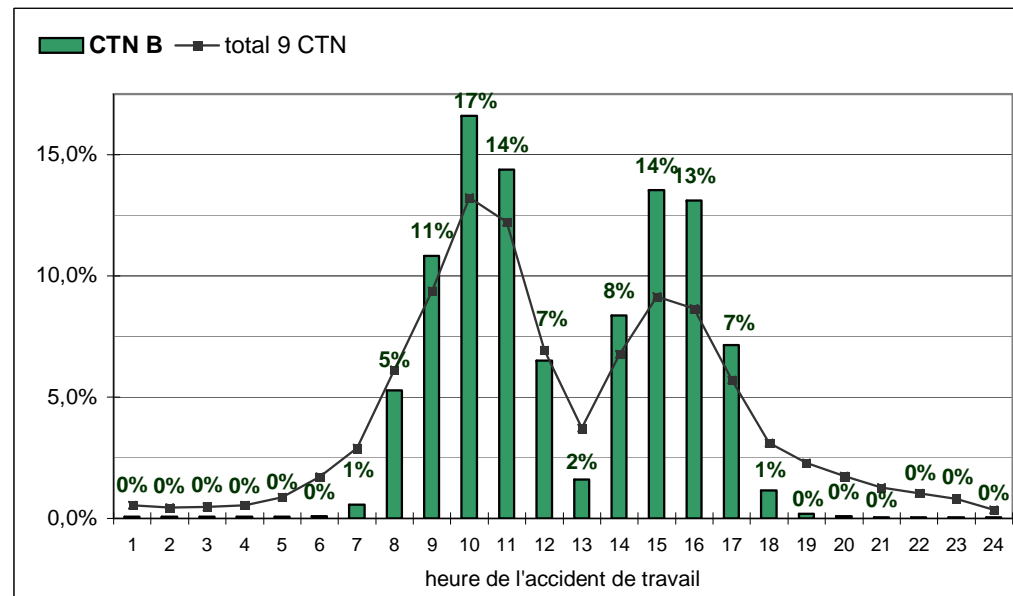
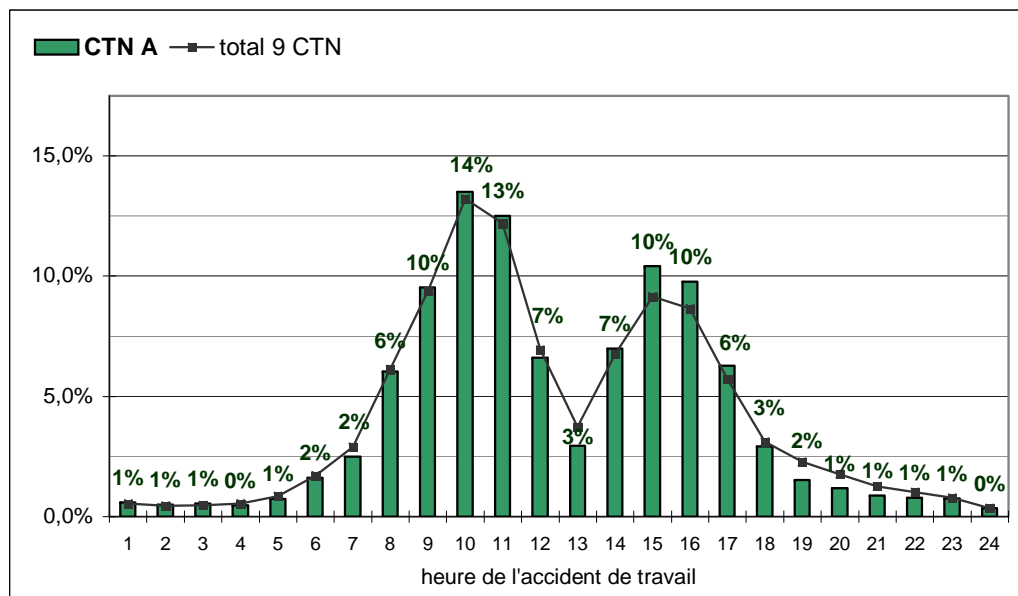


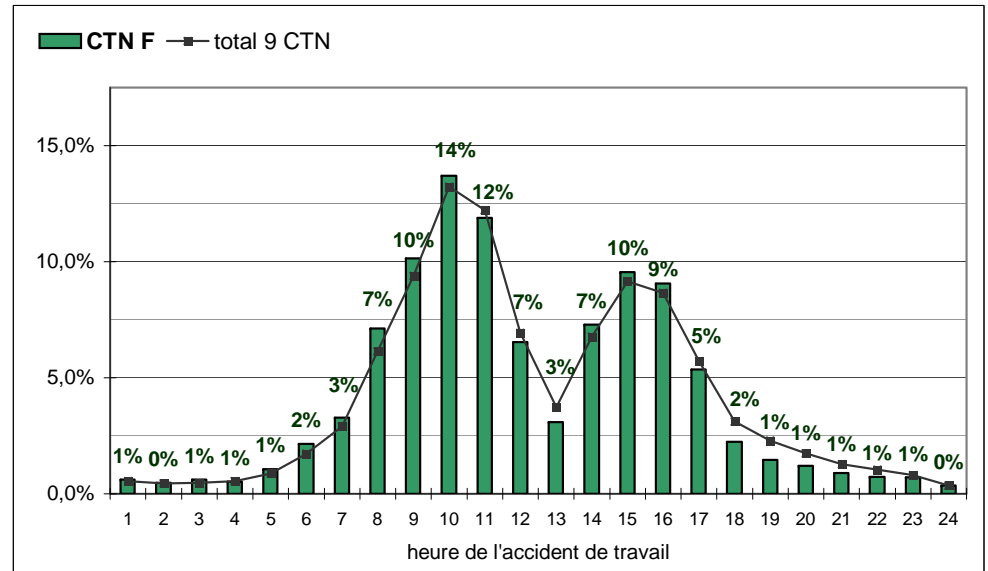
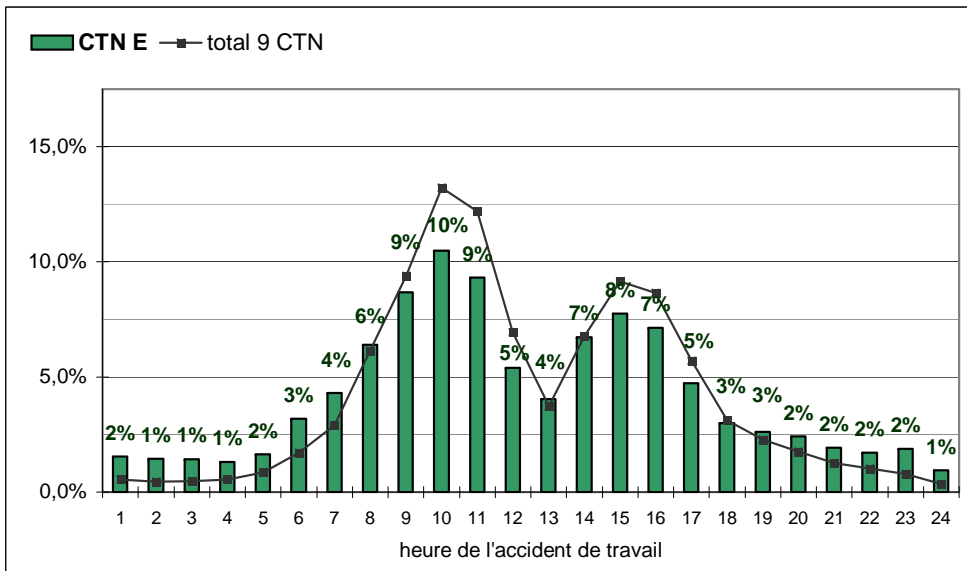
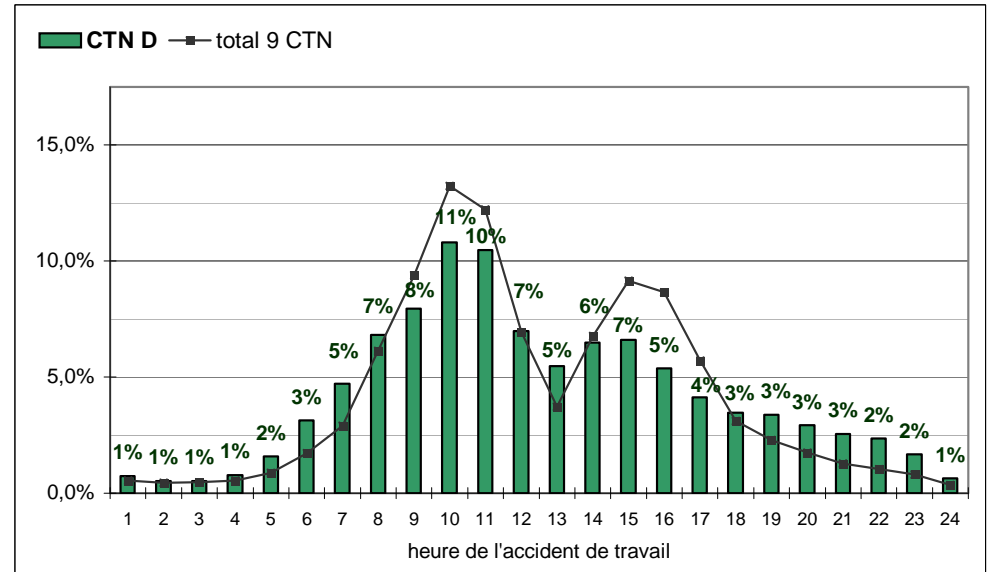
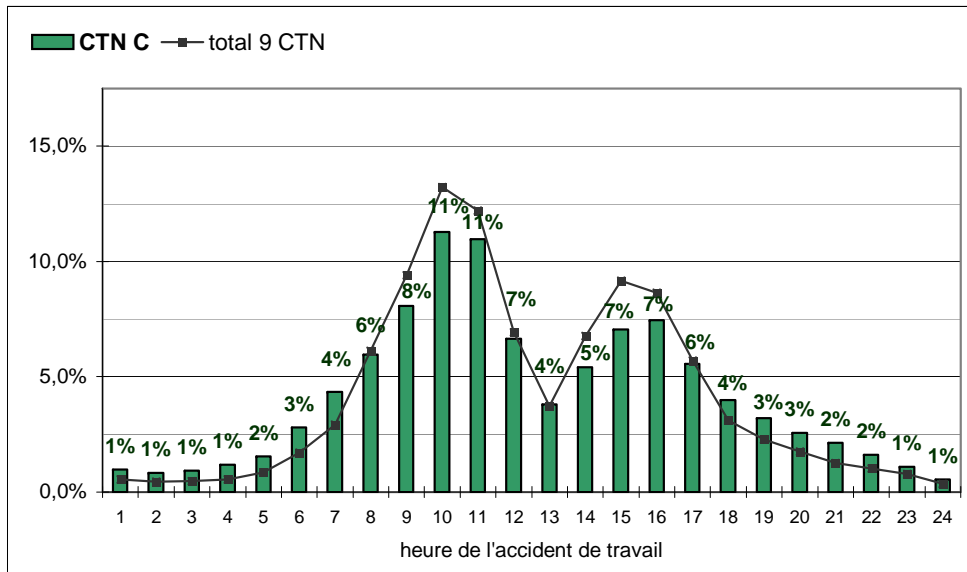


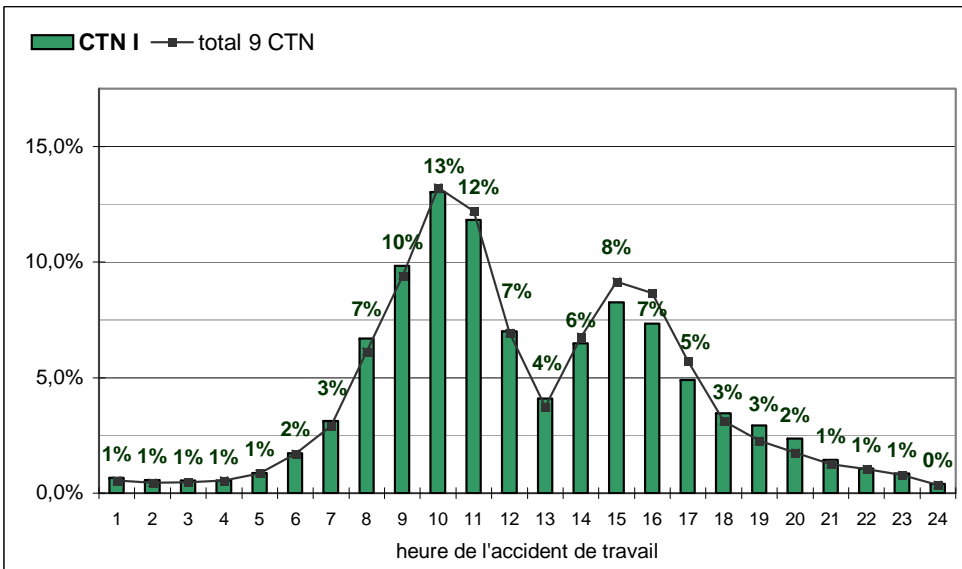
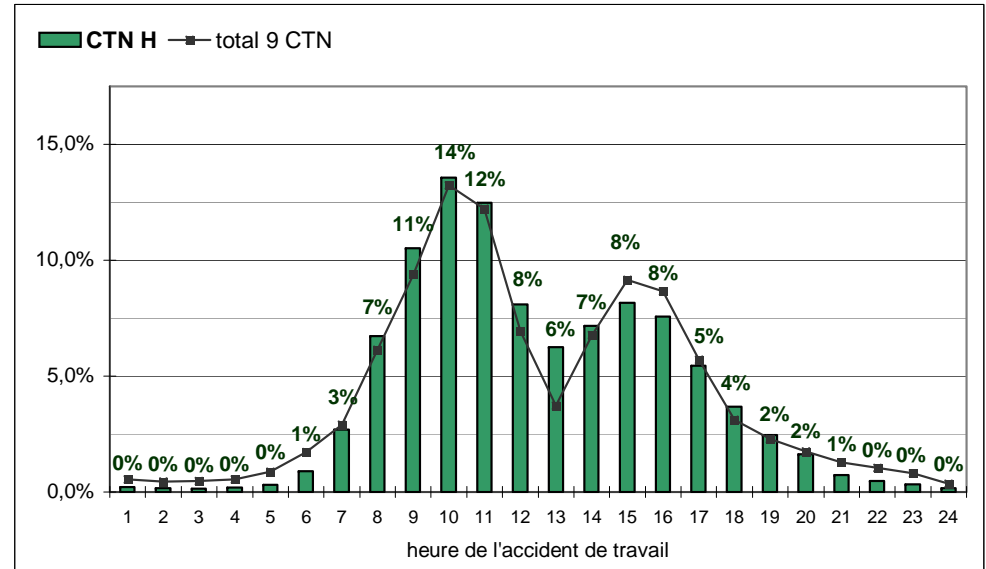
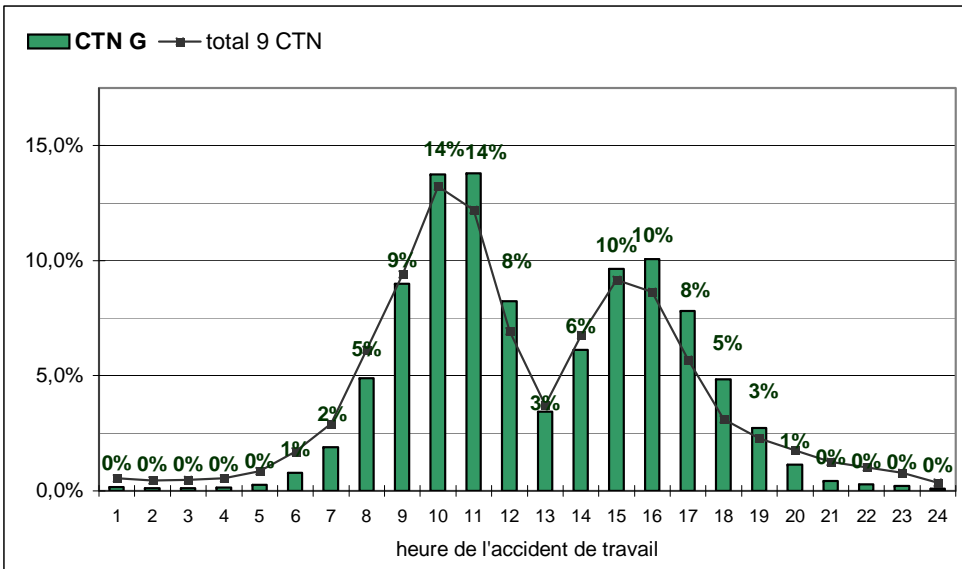


Annexe 4 : Pour chaque CTN, comparaison de la répartition, selon l'heure de survenance, de ses accidents du travail avec la répartition tous CTN - année 2008
(y compris bureaux et sièges sociaux, affectés aux CTN dont ils relèvent)

Note : Chaque répartition est représentée en utilisant la même échelle.

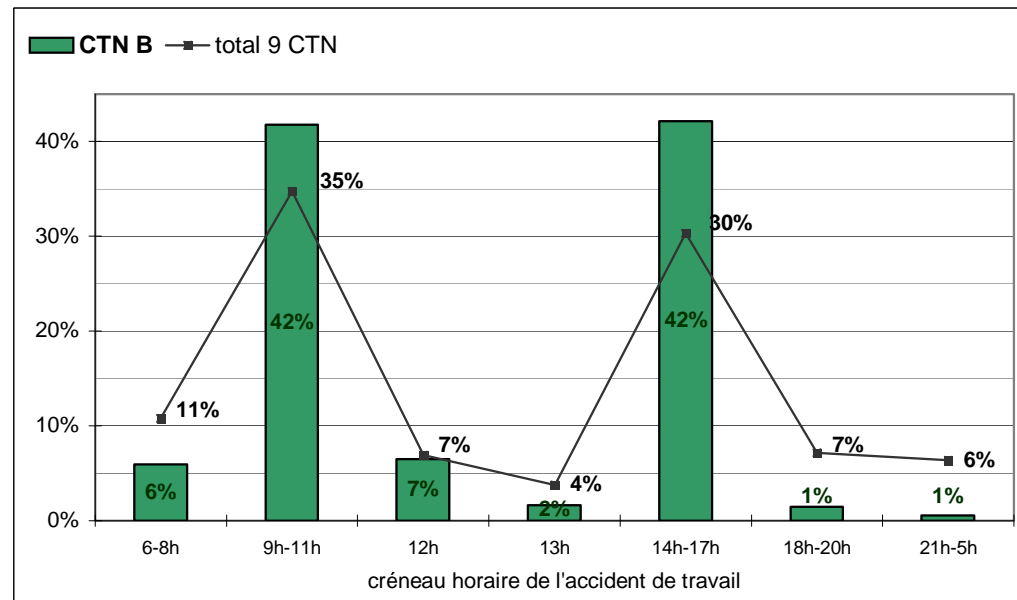
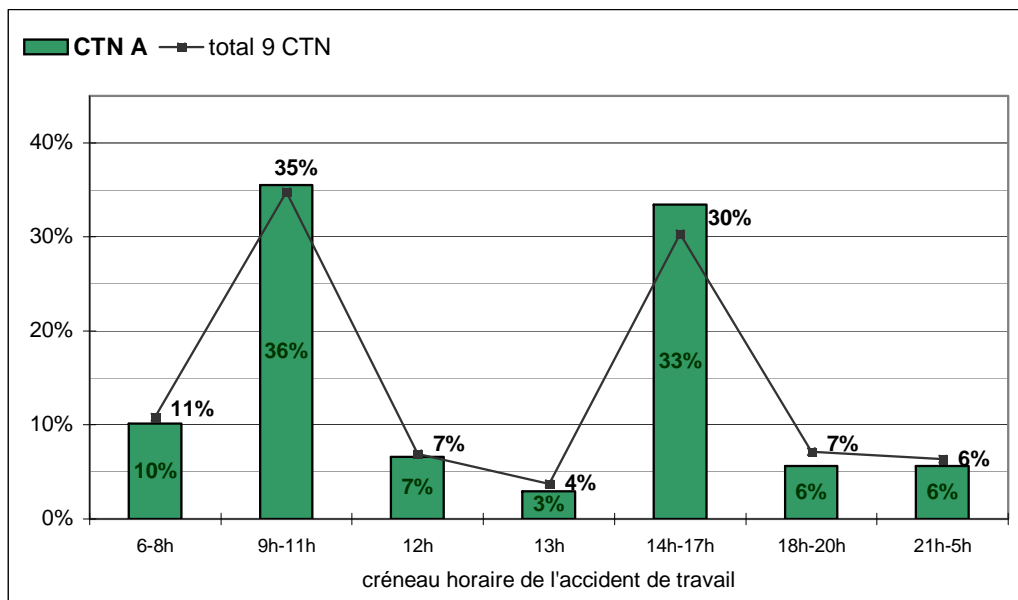


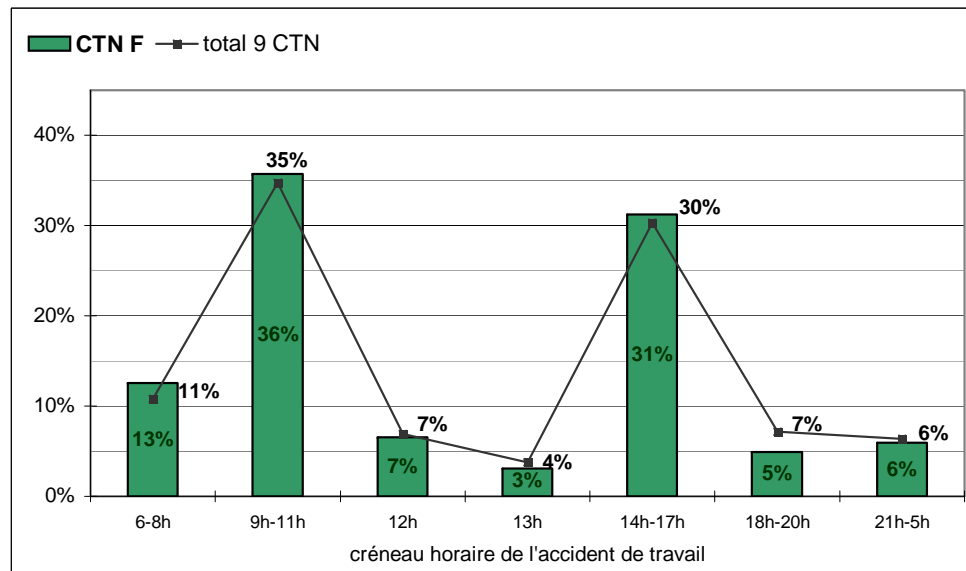
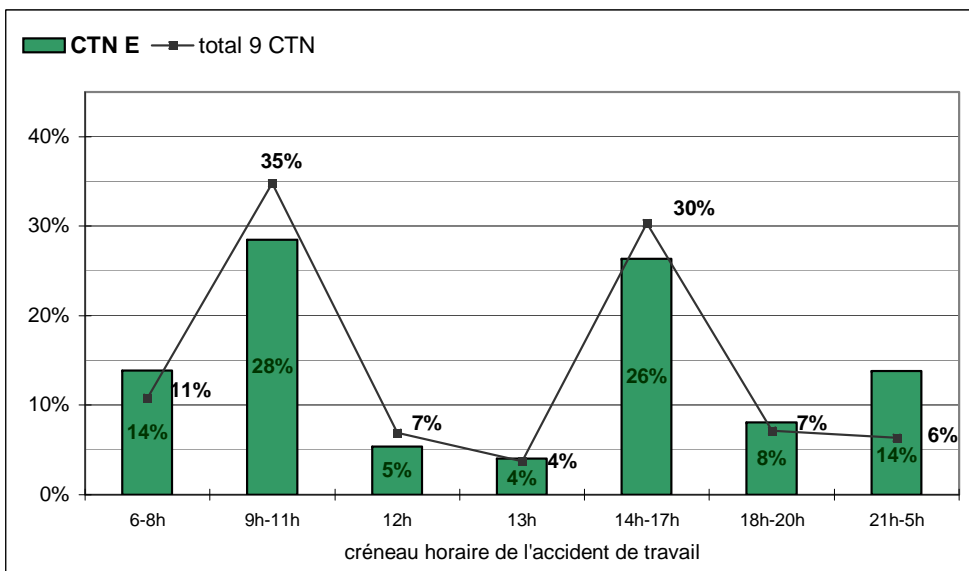
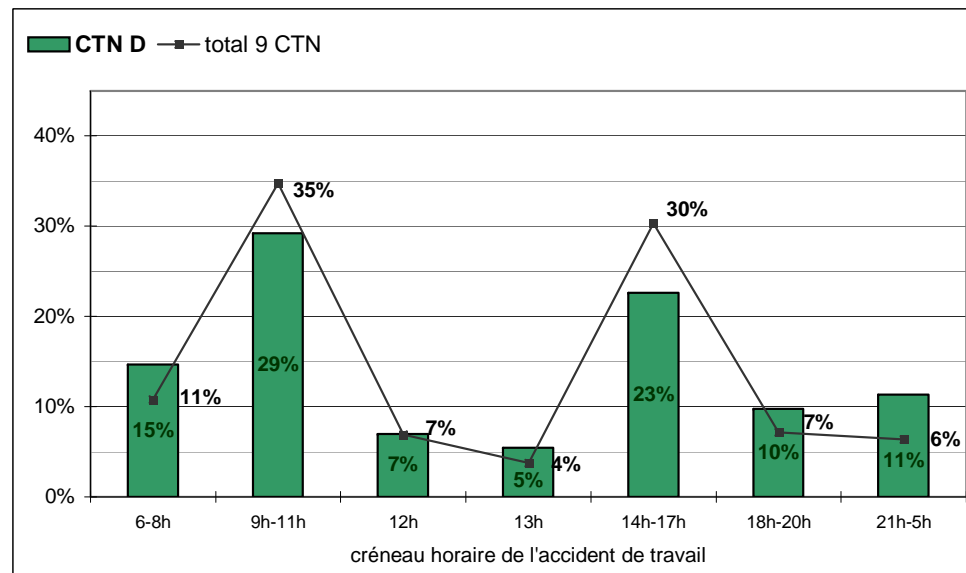
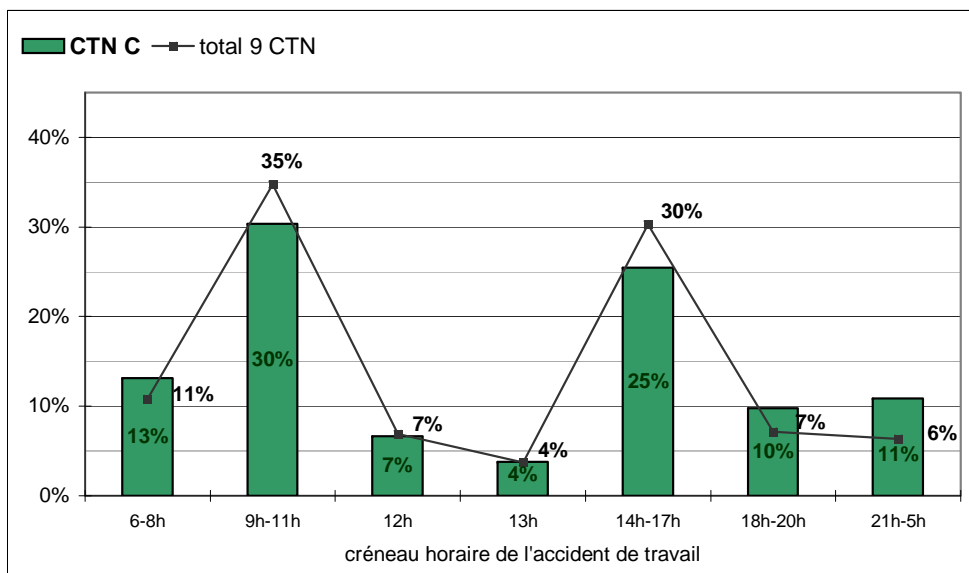


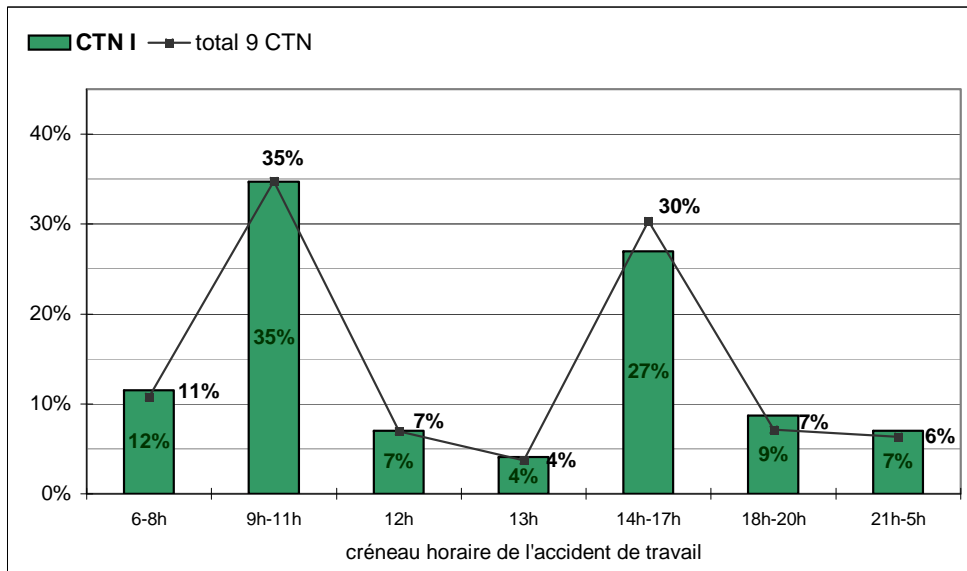
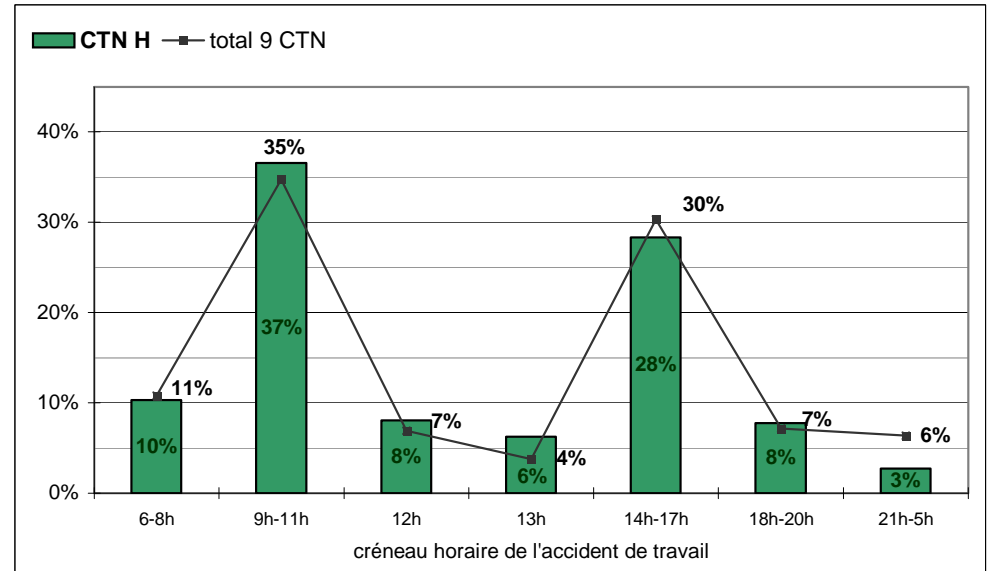
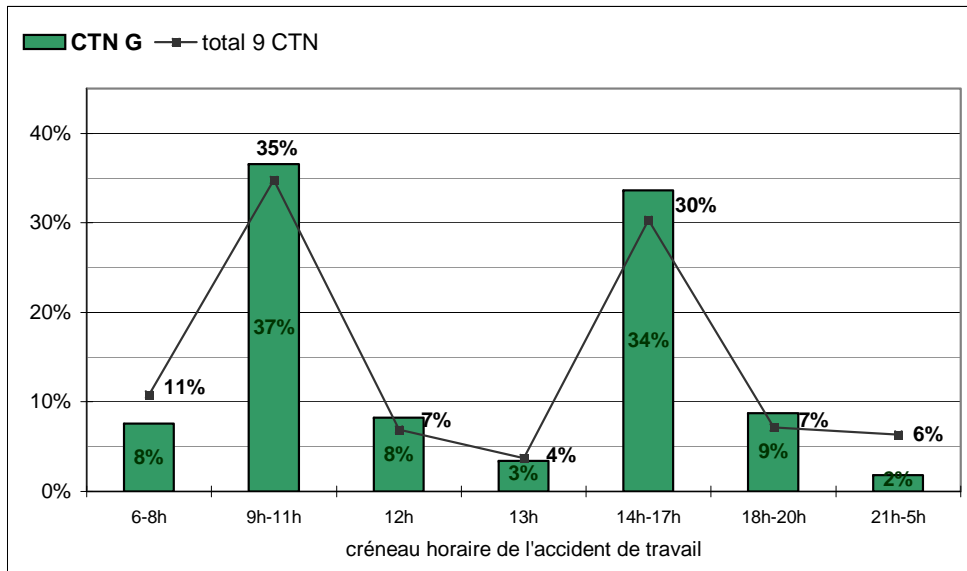


Annexe 5 : Pour chaque CTN, comparaison de la répartition, selon le créneau horaire de survenance, de ses accidents de travail avec la répartition tous CTN - année 2008
(y compris bureaux et sièges sociaux, affectés aux CTN dont ils relèvent)

Note : Chaque répartition est représentée en utilisant la même échelle. Les classes utilisées ne sont pas les mêmes que celles établies pour les accidents de trajet.







Annexe 6 : Pour chaque CTN, comparaison de la part des accidents de trajet dans l'ensemble des accidents « travail et trajet », selon l'heure de survenance, avec la répartition tous CTN - année 2008
(y compris bureaux et sièges sociaux, affectés aux CTN dont ils relèvent)

Note : Les graphiques n'utilisent pas les mêmes échelles.

