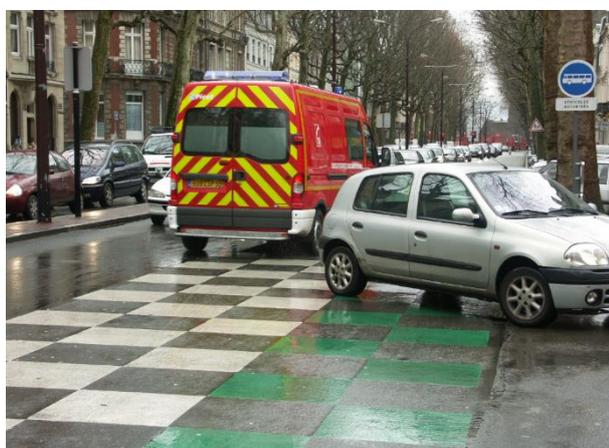
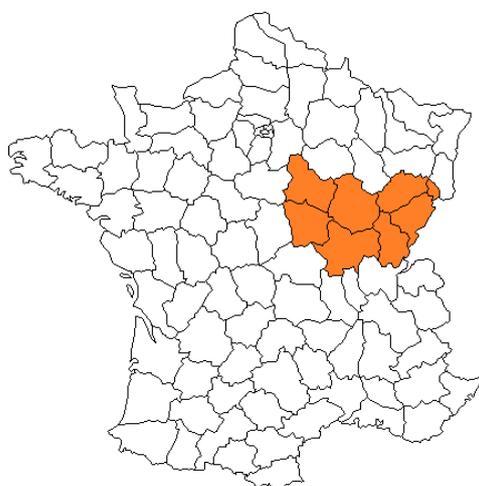


# Le risque routier professionnel

## Les enjeux en Bourgogne-Franche-Comté

Septembre 2020



Crédit photo : © Cerema

### Partenaires de l'étude

*Observatoires Départementaux de Sécurité Routière de la région Bourgogne Franche-Comté*

*Observatoire Régional de Sécurité Routière de la région Bourgogne Franche-Comté*

## Rapport d'étude du Cerema

# Le risque routier professionnel

Bourgogne-Franche-Comté

### Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	01/02/2020	Livraison de la partie « Fiabilité de la rubrique trajet dans le BAAC »
2	30/09/2020	Livraison de l'étude d'enjeu BAAC en BFC

### Affaire suivie par

<b>Mathis BELTRAMI</b> - Département Mobilités – Unité Exploitation Sécurité des Déplacements
Tél. : 04.72.14.31.23
Courriel : <a href="mailto:mathis.beltrami@cerema.fr">mathis.beltrami@cerema.fr</a>
<b>Site de Bron</b> : Cerema Centre-Est – 25 Avenue François Mitterrand 69500 Bron

### Références

Partenaires : ORSR & ODSR de la région Bourgogne-Franche-Comté

Rapport	Nom	Date
Établi par	Mathis Beltrami	Septembre 2020
Avec la participation de	Anne-Sarah Bernagaud et Nicolas Pelé	Septembre 2020
Relu par	Frédéric Murard	Septembre 2020

### Résumé de l'étude :

L'objectif de cette étude est de mieux appréhender l'accidentologie routière liée au travail sur la région Bourgogne-Franche-Comté entre 2013 et 2017.

## Table des matières

Rapport.....	5
Contexte et méthodologie de l'étude d'enjeux .....	6
Un besoin de connaissance en Bourgogne-Franche-Comté .....	6
Le risque routier professionnel dans le BAAC .....	6
Les étapes de l'étude.....	6
Nota Bene.....	6
L'enjeu du risque routier professionnel .....	7
Enjeu global .....	7
VL – 2 RM en domicile travail et VU – PL en trajet professionnel.....	7
Des âges conformes aux motifs de déplacement .....	7
Des chiffres stables dans le temps .....	7
Des accidents plutôt de jour.....	7
Une localisation forte hors agglomération.....	7
De forte similarités avec le national.....	8
Des spécificités du risque routier professionnel en Bourgogne-Franche-Comté .....	9
Les pistes à étudier.....	9
Etude d'enjeux.....	10
Un enjeu majeur en France... ..	10
... similaire en Bourgogne Franche-Comté .....	10
Une répartition spatiale hétérogène des victimes .....	11
Peu d'évolutions annuelles .....	12
Des disparités mensuelles .....	13
Fort enjeu aux heures de pointes.....	14
Un enjeu horaire similaire au niveau national .....	15
Un enjeu majeur sur les routes interurbaines... et les autoroutes .....	16
Un enjeu sur les conditions lumineuses dégradées .....	17
Des conditions météo dégradées dans 1 cas sur 5 .....	18
Disparité des moyens de transports selon le trajet .....	19
Un enjeu sur les modes actifs.....	21
Un enjeu sur les collisions frontales.....	22
Un enjeu sur les dispositifs de retenues .....	23
Une majorité d'homme .....	24
Un enjeu sur les 25 ans et moins et les 45 ans et plus.....	27
Faible enjeu sur l'alcool ou les produits stupéfiants.....	29
Facteurs d'accidents similaires aux données nationales.....	31

Annexes .....	32
Annexe 1 : Conclusions des tests de fiabilités du BAAC.....	33
Annexe 2 : Détail de l'ensemble des données régionales.....	33
Annexe 3 : Détail des données départementales non exploitées dans le rapport .....	33

# Rapport

# Contexte et méthodologie de l'étude d'enjeux

---

<b>Un besoin de connaissance en Bourgogne-Franche-Comté</b>	<p>Le risque routier professionnel est un enjeu national de sécurité routière. A ce titre, l'ORSR de Bourgogne-Franche-Comté a confié au Cerema une étude afin d'en avoir une meilleure connaissance en terme de ces accidents.</p>
<b>Le risque routier professionnel dans le BAAC</b>	<p>Le risque professionnel est identifié dans le fichier BAAC à travers l'information « <b>type de trajet</b> » pour laquelle <b>deux modalités</b> concernent le risque routier professionnel :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- les trajets du type « <b>domicile-travail</b> » <i>qui concernent les déplacements pour se rendre à un lieu de travail habituel ou pour revenir à son domicile du lieu de travail habituel;</i></li><li>- les trajets du type « <b>trajet professionnel</b> » <i>qui concernent les déplacements dans le cadre de l'activité professionnelle.</i></li></ul> <p>Cela conduit à des analyses spécifiques à chaque type de trajet, ainsi que des analyses globales sur ces deux trajets, qu'on nommera « <b>déplacement lié au travail</b> ».</p> <p>Trois entrées sont alors possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- les <b>victimes (tuées et blessées) qui sont en déplacement lié au travail – niveau 1</b> ;</li><li>- les <b>accidents avec au moins un usager qui est en déplacement lié au travail – niveau 2</b> ;</li><li>- les <b>victimes de ces accidents</b> (qui ne sont pas forcément elles-mêmes sur un déplacement lié au travail) – <b>niveau 3</b>.</li></ul>
<b>Les étapes de l'étude</b>	<p>La première phase du travail a consisté en une quantification de la fiabilité de la rubrique « type de trajet » renseigné dans les fichiers BAAC. Les résultats (voir annexe 1), concluent sur une fiabilité suffisante pour être exploités.</p> <p>La seconde phase a consisté à analyser ces fichiers BAAC liés au risque routier professionnel (avec les trois entrées précitées). Les objectifs sont multiples :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- déterminer <b>l'enjeu du risque professionnel en Bourgogne-Franche-Comté</b> et ses principales caractéristiques ;</li><li>- <b>comparer</b> la situation de la région <b>au niveau national</b> ;</li><li>- avoir des <b>premiers éléments par département</b>.</li></ul> <p>Les principaux résultats figurent dans le présent document, les résultats détaillés en annexes 2 et 3.</p> <p>Ce travail a été poursuivi par une analyse des enjeux à l'échelle départementale (une fiche par département).</p>
<b>Nota Bene</b>	<p>Sauf mention contraire, <b>tous les chiffres concernent la région Bourgogne-Franche-Comté pour les années 2013 à 2017</b>. Les données nationales sont celles de 2015.</p>

# L'enjeu du risque routier professionnel

---

## Enjeu global

Sur les routes en BFC entre 2013 et 2017, **148 personnes tuées l'ont été lors d'un déplacement lié au travail**. Parmi elles, deux tiers (98) sont en trajet domicile-travail et un tiers (53) en trajet professionnel, soit 14 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes.

Dans un accident sur trois, une des victimes est en déplacement lié au travail.

---

## VL – 2 RM en domicile travail et VU – PL en trajet professionnel

Parmi les 98 personnes tuées sur un déplacement domicile-travail : 95 % le sont en tant que conducteur ; 60 % en véhicule léger et 30 % en deux-roues motorisés (2RM). Les proportions sont similaires sur les blessés.

Parmi les 53 personnes tuées sur un déplacement professionnel, 80 % le sont en tant que conducteur, la moitié l'est en poids-lourds (PL) ou véhicule utilitaire (VU). Les proportions sont similaires sur les blessés.

Deux piétons ont été tué sur un déplacement domicile-travail et neuf sur un trajet professionnel. Ils sont exclusivement masculins. Aucun cycliste ayant un déplacement lié au travail n'a été tué.

---

## Des âges conformes aux motifs de déplacement

Le risque routier professionnel concerne les personnes d'âge actif. C'est pourquoi, 70 % à 90 % des victimes en déplacement lié au travail ont entre 25 et 65 ans. La classe 15-24 ans atteint toutefois 27 % des blessés en déplacement domicile-travail pour 9 % de la population active.

---

## Des chiffres stables dans le temps

Le nombre des personnes tuées et blessées dans un accident lié au travail est stable sur les cinq années d'étude.

---

## Des accidents plutôt de jour

Les accidents avec un usager en déplacement lié au travail suivent les trafics qui y sont liés :

- Pics aux heures de pointe du matin et du soir pour les déplacements domicile-travail (40 des 98 personnes tuées);
- Etendue sur toute la journée pour les déplacements de mission professionnelle.

A noter que la part d'accidents mortels est plus élevée la nuit que le jour (39 % contre 29 %).

---

## Une localisation forte hors agglomération

Les routes interurbaines concentrent le plus d'usagers tués (70 %) ou blessés (52 %) étant en déplacement lié au travail.

40 % des tués en trajet professionnel l'ont été sur autoroute.

---

**De forte similarités  
avec le national**

L'analyse des fichiers BAAC entre 2013 et 2017 sur la région Bourgogne Franche-Comté conduit aux constats suivants :

- 34 % des accidents corporels (2 764 sur 8 104) concernent des accidents liés au travail ;
- 14 % des usagers tués (148) le sont lors d'un trajet lié au travail, en tant que conducteurs dans 90 % des cas ;
- Les données sont stables annuellement sur la période d'étude
- Les heures de pointes du matin et de l'après-midi sont un enjeu pour les victimes en domicile-travail. Pour celles étant en trajet professionnel, l'enjeu est réparti le long de la journée (7h-22h) ;
- Les routes interurbaines comportent le plus d'accidents liés au travail, notamment en trajet domicile-travail. Les autoroutes comportent 40 % des tués en déplacement professionnel ;
- Les usagers des véhicules légers (61 %) et des deux-roues motorisés (28 %) sont les plus accidentés lors des trajets domicile-travail ;
- Les usagers des véhicules utilitaires et des poids lourds sont les plus représentés lors des trajets professionnels ;
- 17 % des victimes dans les accidents impliquant un usager avec un motif de déplacement lié au travail sont des piétons ou des cyclistes ;
- La part des dispositifs de retenues dans les obstacles heurtés dans les accidents impliquant un usager en trajet professionnel est de 32 %. Ce sont les obstacles les plus heurtés en trajet professionnel ;
- Les hommes sont davantage impliqués que les femmes, notamment dans les accidents mortels. Les  $\frac{3}{4}$  des victimes (hommes ou femmes) ont entre 25 et 44 ans ;
- Un enjeu réside sur les jeunes impliqués étant en domicile-travail (25 ans et moins) et sur les 45 ans et plus étant en trajet professionnel ;
- L'absence d'enjeu sur la consommation d'alcool ou de drogues.

---

### Des spécificités du risque routier professionnel en Bourgogne-Franche-Comté

- Les départements du Doubs, de la Côte d'Or, de la Saône-et-Loire et de l'Yonne sont les plus à enjeu sur la région, notamment concernant les accidents mortels. 64 % de l'ensemble des accidents de la région se produisent sur ces départements ;
- Les mois de janvier, juin et juillet comportent le plus d'accidents et le mois d'avril est marqué par une forte gravité ;
- 66 % des tués dans les accidents de la route, qui ont un motif de déplacement « domicile-travail », l'ont été dans un véhicule léger ou utilitaire (59 % en France) ;
- La part des arbres dans les obstacles heurtés dans les accidents impliquant un usager en domicile-travail est de 27 %.

---

### Les pistes à étudier

Les analyses ont permis d'établir la liste d'enjeux suivant en reprenant les éléments qui diffèrent du niveau national :

- Les usagers deux-roues motorisés en domicile-travail ;
- Les arbres heurtés lors des trajets domicile-travail ;
- Les modes actifs, victimes des accidents liés au travail.

# Etude d'enjeux

---

## Un enjeu majeur en France...

En 2015 (année médiane de l'étude), le fichier BAAC enregistre 483 personnes tuées lors d'un déplacement lié au travail (soit 18 % de la mortalité avec déplacement renseigné) :

- 359 personnes, soit 10 % de la mortalité routière, lors d'un trajet domicile-travail ;
- 124 personnes, soit 4 % de la mortalité routière, lors d'un trajet professionnel.

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail, 74 % des personnes tuées dans ses accidents sont en domicile-travail et 26 % en trajet professionnel.

Dans 38 % des accidents (21 382 accidents), au moins un des usagers effectue un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

Nb : Ces enjeux restent du même ordre de grandeur en France sur l'ensemble des années d'études.

---

## ... similaire en Bourgogne Franche-Comté

Entre 2013 et 2017, en Bourgogne-Franche-Comté, le fichier BAAC enregistre 148 personnes tuées lors d'un déplacement lié au travail (soit 14 % de la mortalité avec déplacement renseigné) :

- 95 personnes, soit 9 % de la mortalité routière, lors d'un trajet domicile-travail ;
- 53 personnes, soit 5 % de la mortalité routière, lors d'un trajet professionnel.

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail, 64 % des personnes tuées dans ses accidents sont en domicile-travail et 36 % en trajet professionnel.

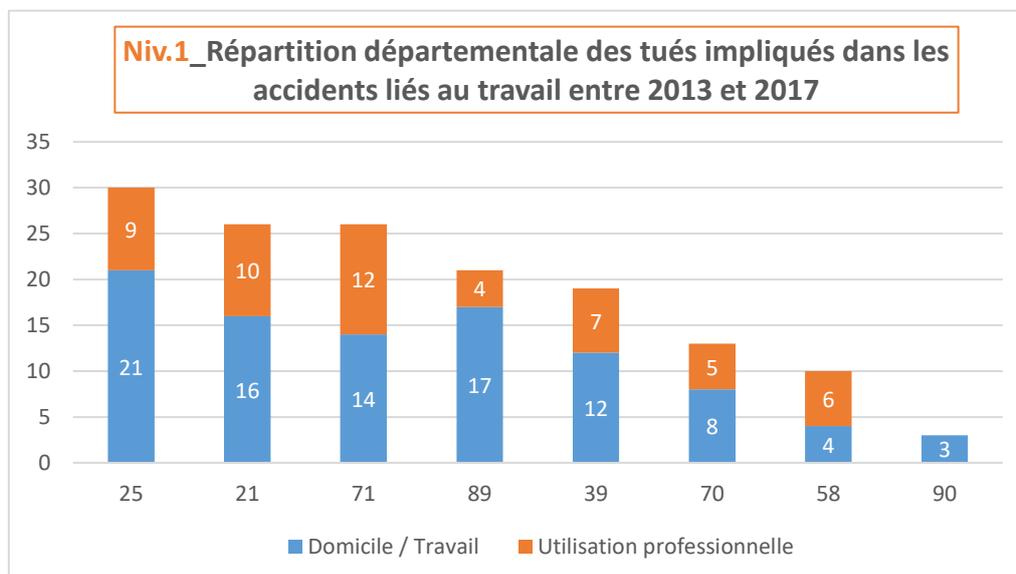
Dans 34 % des accidents (2 764 accidents sur les 8 104 accidents de la région), au moins un des usagers effectue un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

### **Les enjeux globaux concernant le risque routier professionnel en Bourgogne-Franche-Comté sont similaires à ceux nationaux.**

La légère surreprésentation des tués de la route dans un accident lié au travail de type « trajet professionnel » (36 % vs 26 %) est à prendre avec précaution du fait des faibles effectifs, elle représente 15 tués supplémentaires sur 5 ans, en comparaison avec les données nationales.

La part des blessés de la route dans un accident lié au travail de type « trajet professionnel » est de 34 %.

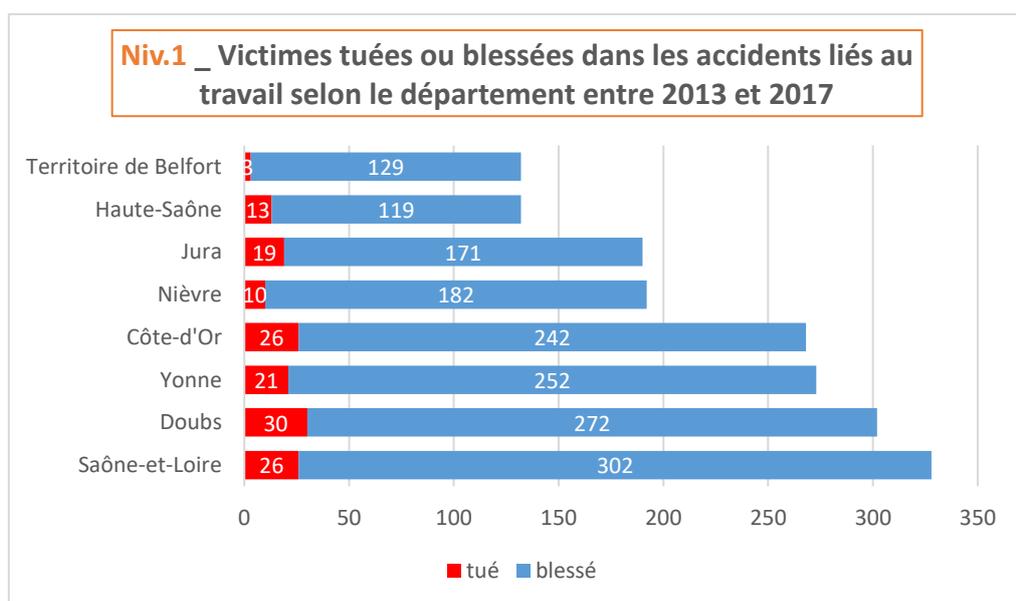
Les départements du Doubs, de la Côte d'Or et de la Saône-et-Loire concentrent 55 % des usagers tués victimes dans les accidents liés au travail. Cette part s'élève à 70 % si on y ajoute l'Yonne.



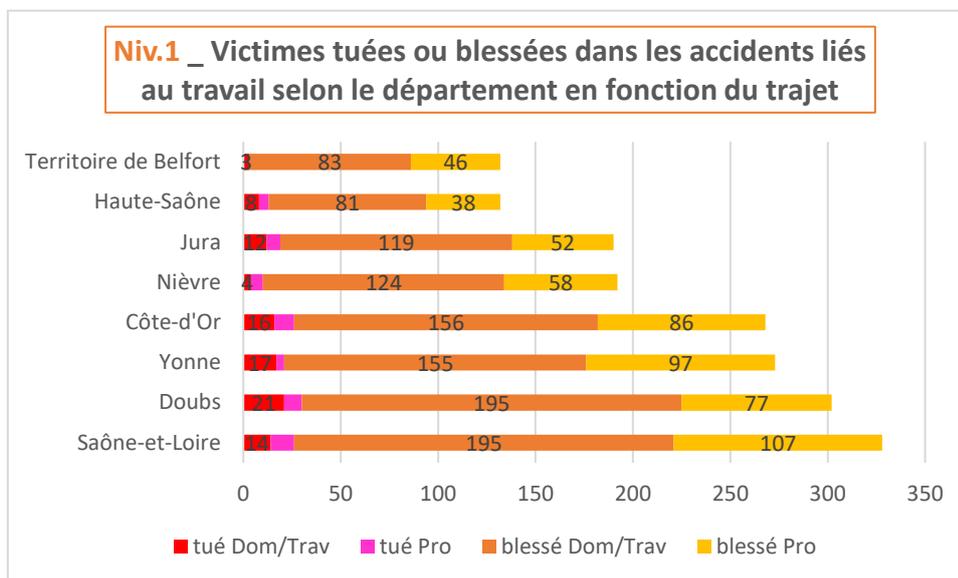
Sur la région Bourgogne-Franche-Comté, 1 669 blessés et 148 tués sont recensés dans les victimes de la route lié au travail. Les deux tiers de ces victimes étaient en trajet de type « domicile-travail », le 1/3 restant étant en utilisation professionnelle.

Il ressort donc un enjeu en terme d'effectif d'usagers (2/3) ayant un motif de déplacement domicile-travail (*similaire aux données nationales du bilan ONISR de 2015*).

Les départements de l'ancienne région Bourgogne recensent 58 % (1 061) des victimes ayant un motif de déplacement domicile-travail ou utilisation professionnelle de la région Bourgogne-Franche-Comté. Les départements de la Saône-et-Loire, du Doubs, de l'Yonne et de la Côte d'Or concentrent 64 % de ces victimes.

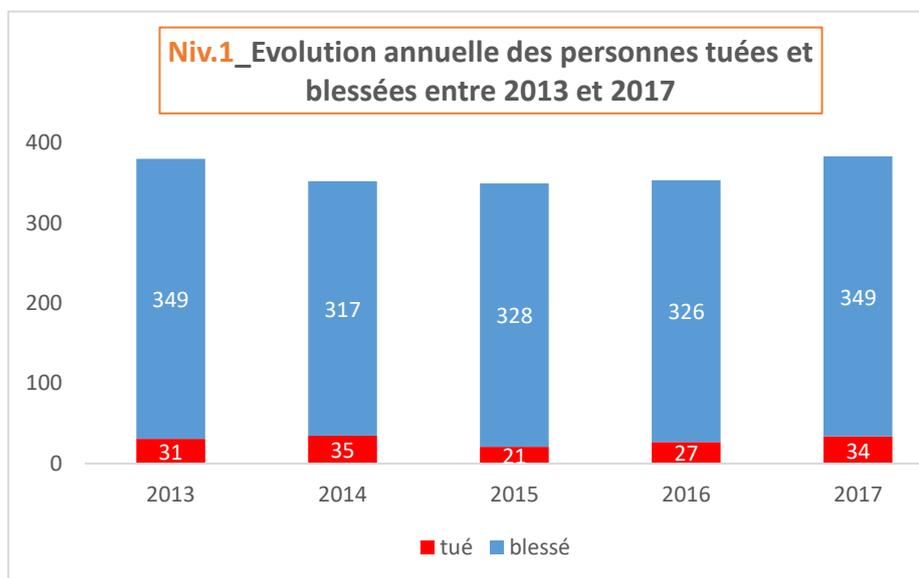


Les départements de la Saône-et-Loire, du Doubs, de l'Yonne et de la Côte d'Or concentrent 71 % des usagers tués ayant un motif de déplacement domicile-travail.



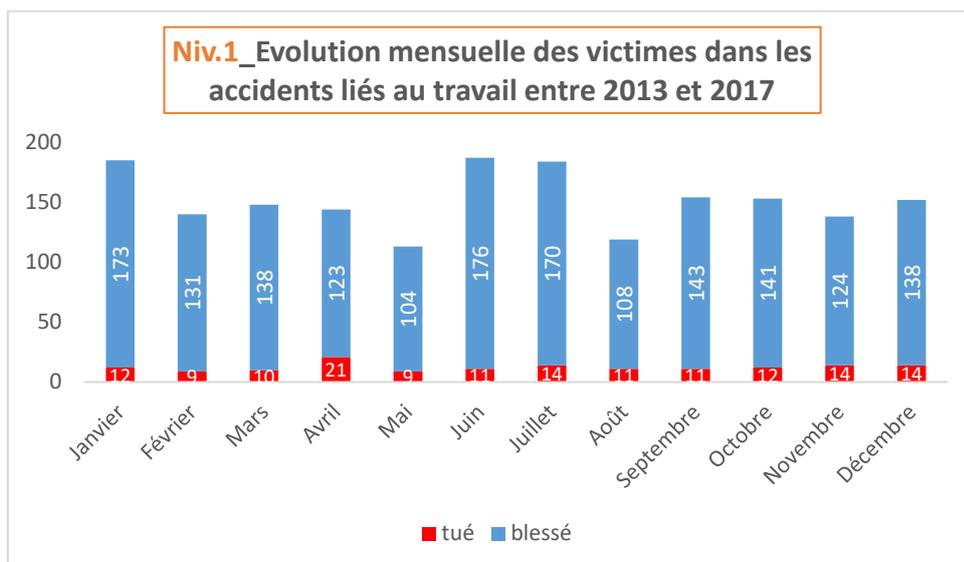
Peu d'évolutions annuelles

Plus de 300 blessés ainsi qu'entre 20 et 35 tués impliqués dans un accident lié au travail sont recensés annuellement au niveau régional.



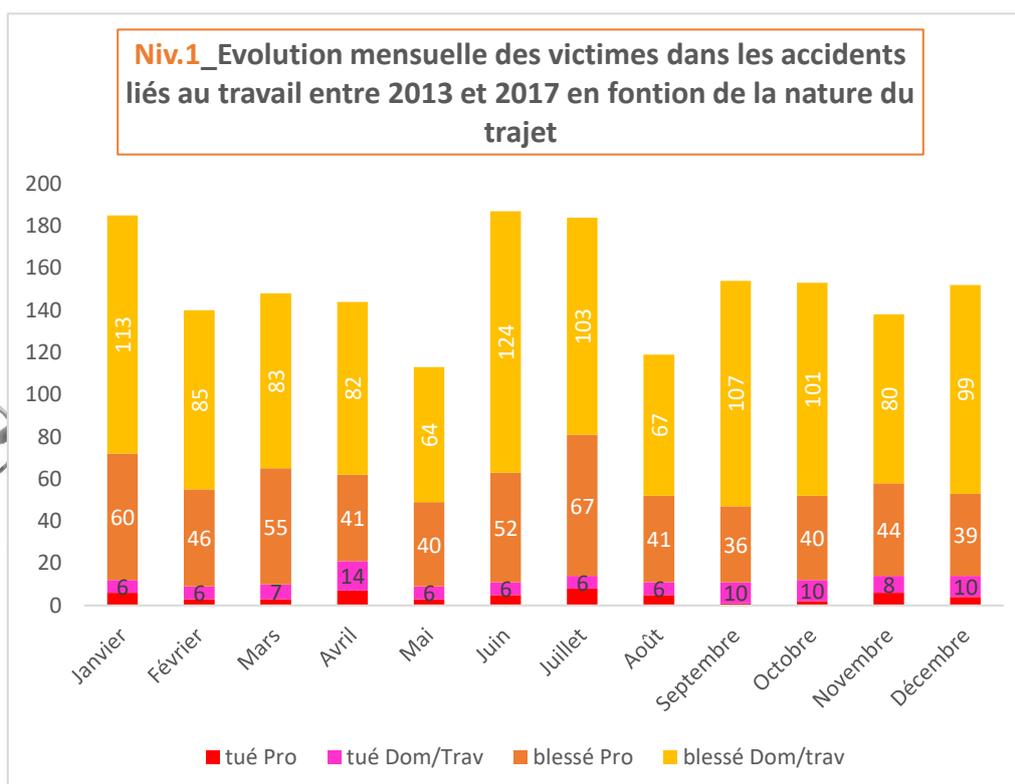
Le nombre de tués et de blessés ayant un motif de déplacement lié au travail est stable sur la période 2013-2017. En comparaison le nombre de tués et de blessés dans les accidents de la route sur la région est également stable sur les mêmes périodes.

## Des disparités mensuelles



Les mois de janvier, juin et juillet comportent le plus de victimes (>180) ayant un motif de déplacement lié au travail, tandis que les mois de mai et d'août recensent le moins d'effectifs (< 120 usagers).

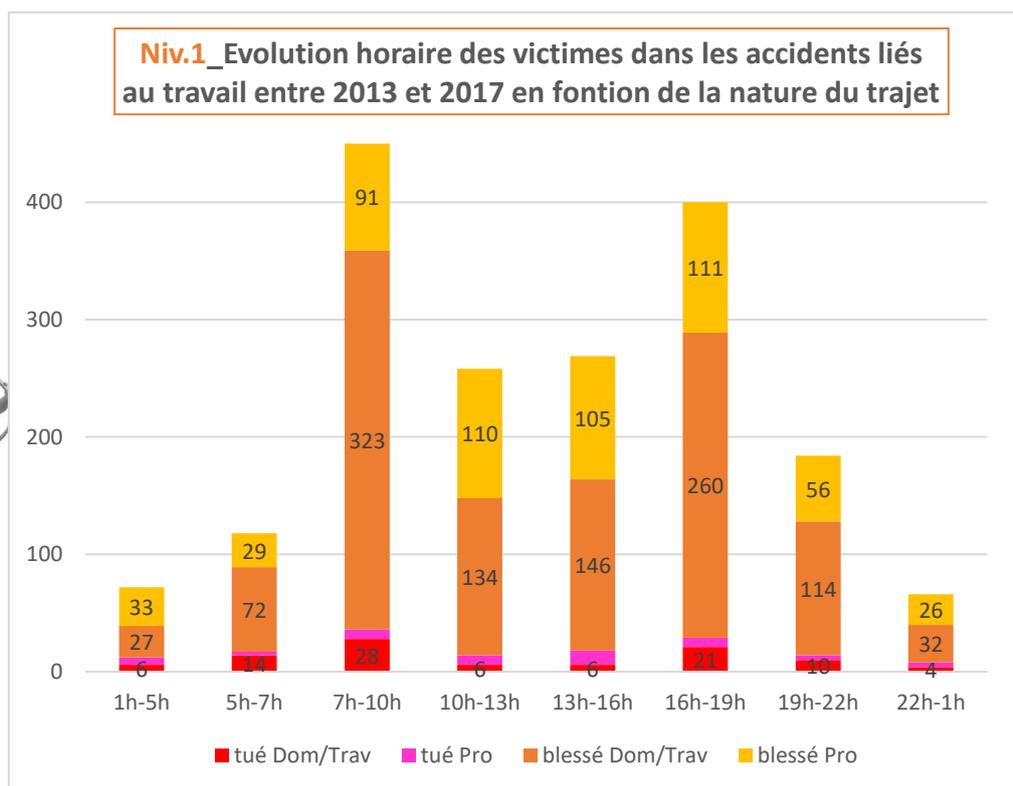
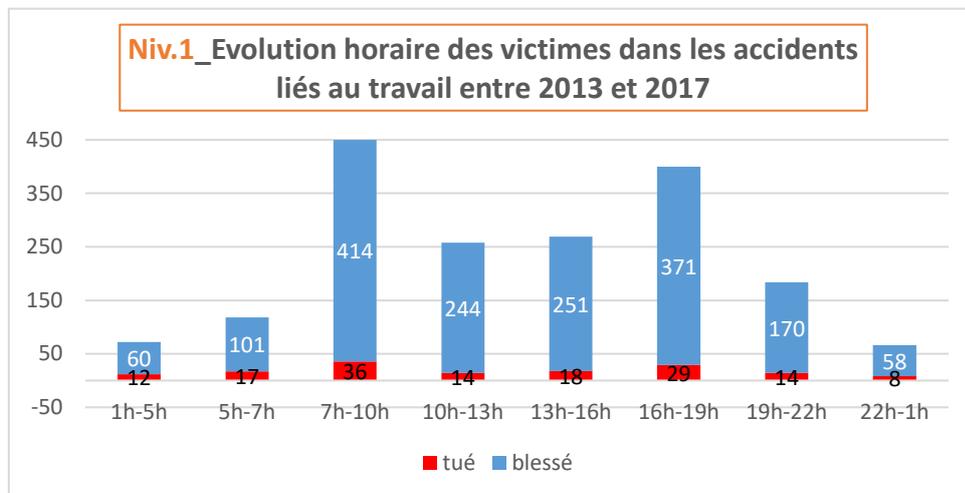
L'accidentalité mortelle liée au travail est particulièrement marquée au mois d'avril, avec 21 tués en 5 ans (dont 14 dans le Doubs, la Côte d'Or et la Saône-et-Loire).



Parmi les victimes des accidents ayant une nature de trajet professionnel, le mois de juillet est surreprésenté (8 tués – dont 6 dans le Doubs, la Côte d'Or et la Saône-et-Loire – et 67 blessés soit 12 % des victimes annuelles).

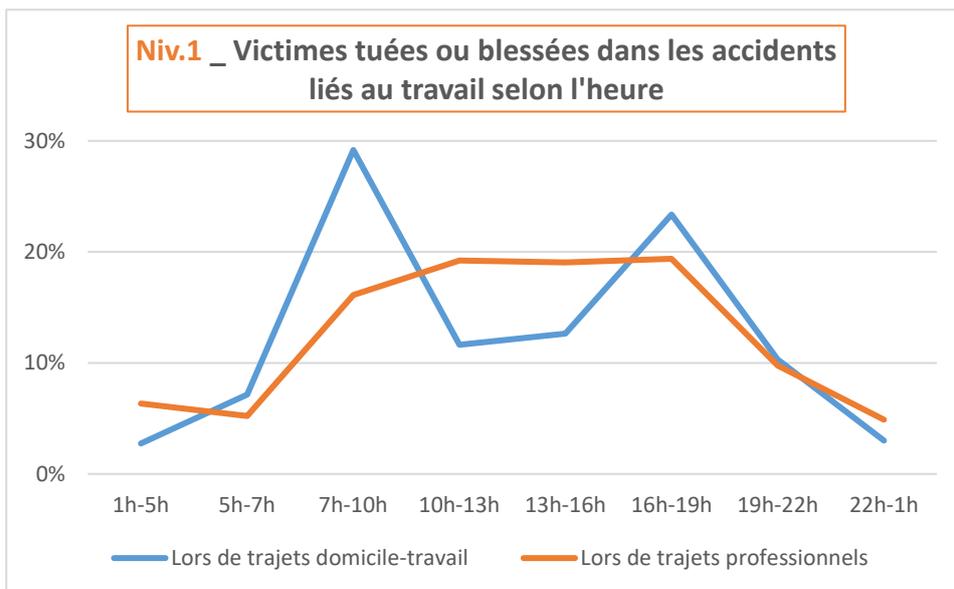
**Fort enjeu  
aux heures  
de pointes**

La moitié des victimes dans les accidents liés au travail le sont sur les heures de pointe du matin (7h-10h) et du soir (16h-19h), soit 850 victimes.

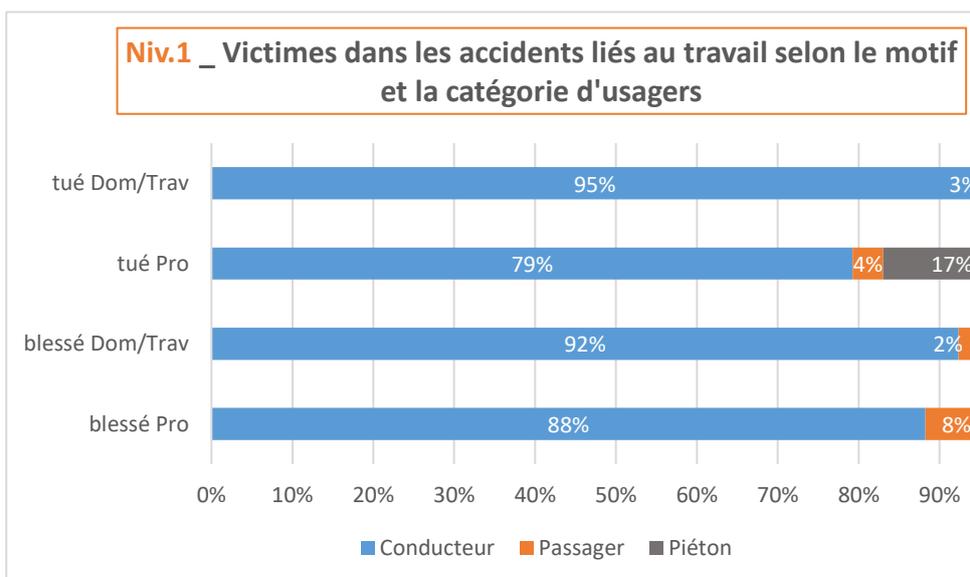


Les personnes tuées ayant un motif de déplacement domicile-travail se concentrent le matin et en fin d'après-midi. Celles qui sont en trajet professionnel se répartissent tout au long de la journée (7h-22h).

Un enjeu horaire similaire au niveau national



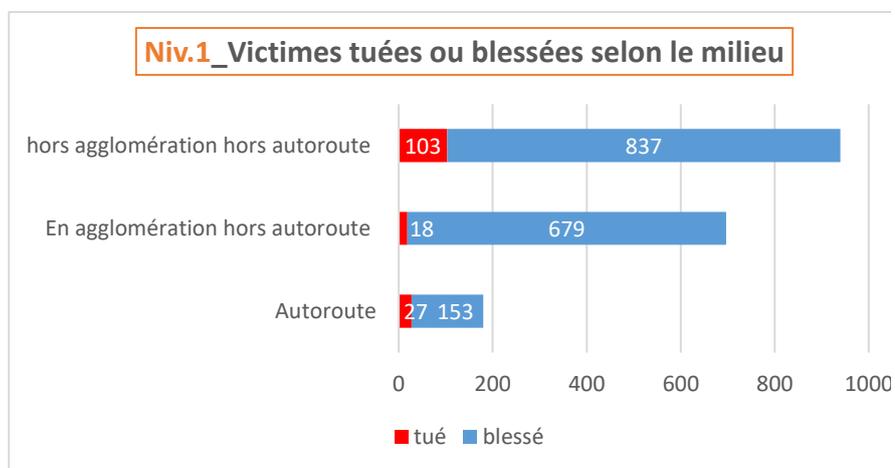
Ces tendances sont similaires à celles observées à l'échelle nationale (Bilan ONISR de 2015).



Les usagers tués ou blessés sont dans 9 cas sur 10 conducteurs. Il ressort que 17 % des victimes tuées étant en trajet professionnel sont des piétons (9 cas sur 53).

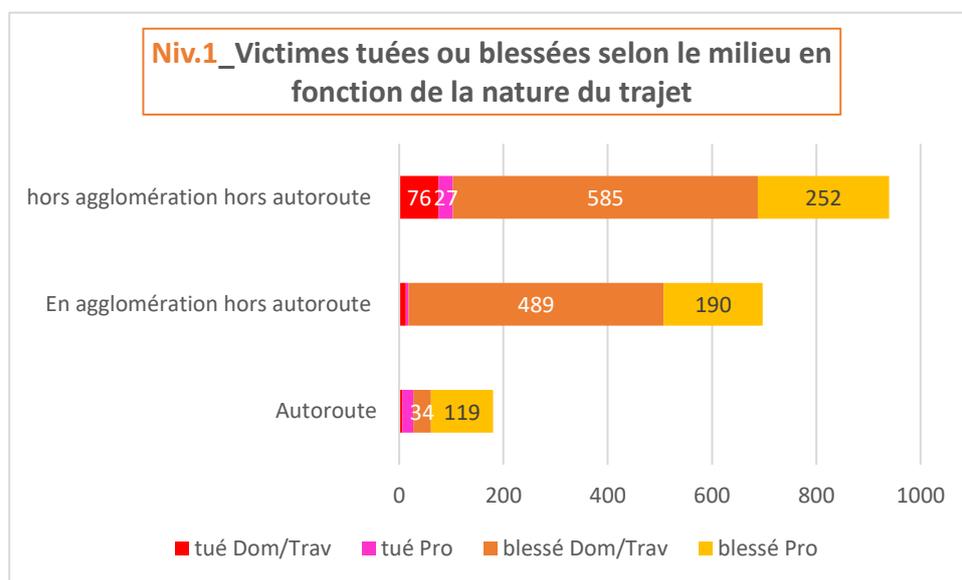
**Un enjeu majeur sur les routes interurbaines ... et les autoroutes**

Les routes interurbaines (hors autoroutes et hors agglomération) concentrent le plus de victimes (52 % des blessés et 70 % des tués) au motif domicile-travail ou utilisation professionnelle.

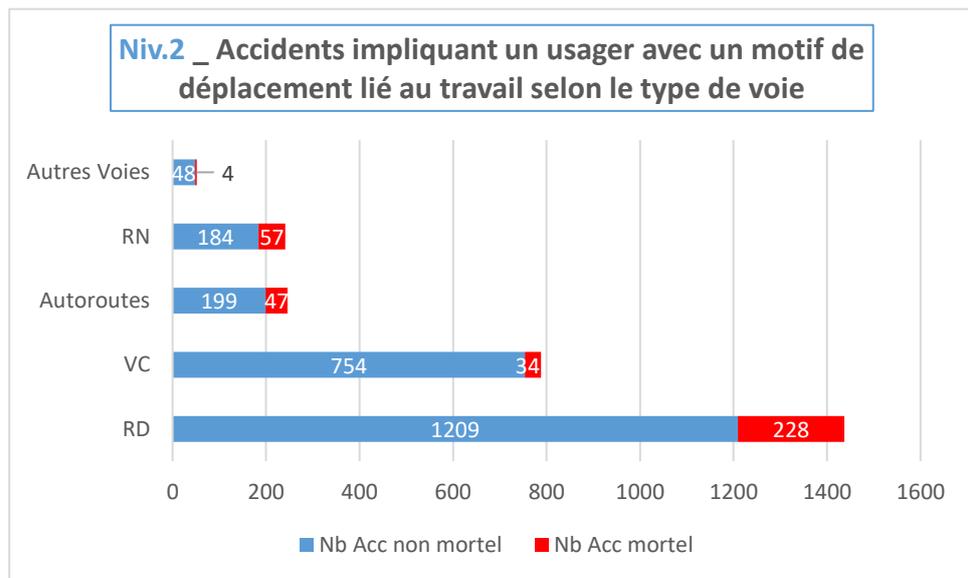


80 % des tués et 53 % des blessés avec un motif « domicile-travail » le sont hors agglomération et hors autoroute.

40 % des tués et 21 % des blessés avec un motif « utilisation professionnelle » le sont sur autoroute.



Le détail des accidents impliquant au moins un **usager en déplacement domicile-travail ou en déplacement professionnel** indique que 80 % de ces accidents (soit 2 225) sont localisés sur le réseau départemental ou communal.

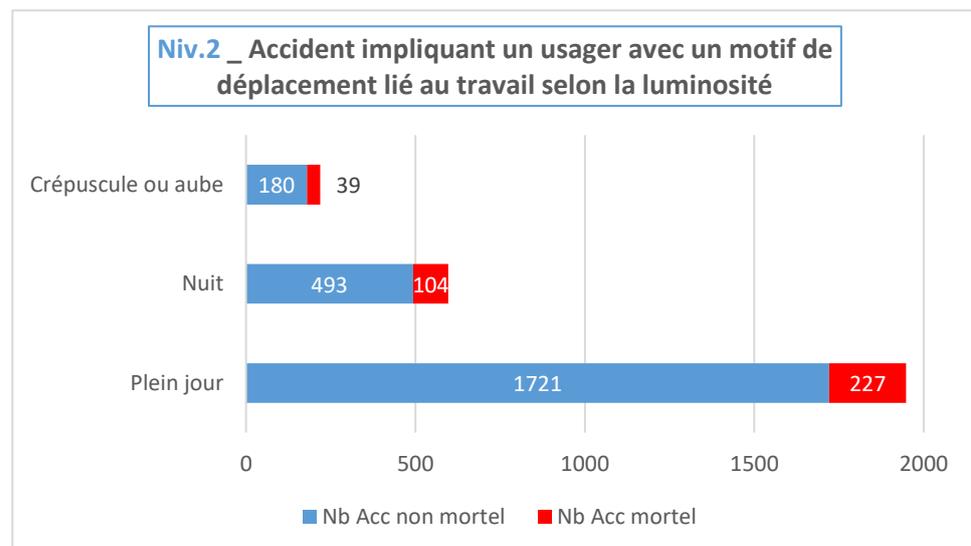


A noter que le réseau national et le réseau autoroutier ont le même poids, soit 9 % des accidents, pour ces typologies d'accidents.

**Un enjeu sur les conditions lumineuses dégradées**

Les données suivantes relatives aux conditions lumineuses au moment de la survenue des accidents, ne diffèrent pas de celles nationales.

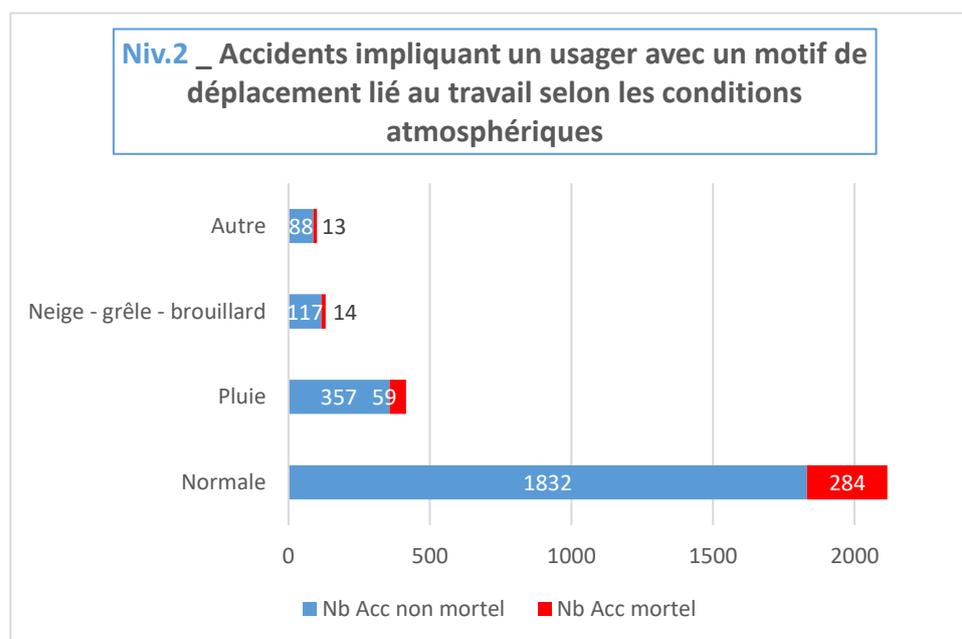
30 % des accidents impliquant un **usager en déplacement domicile-travail ou en déplacement professionnel** se déroulent dans des conditions lumineuses dégradées (nuit ou aube/crépuscule). Une surreprésentation apparaît dans les accidents mortels, cette part s'élevant à 39 %. Ces données sont similaires aux données nationales.



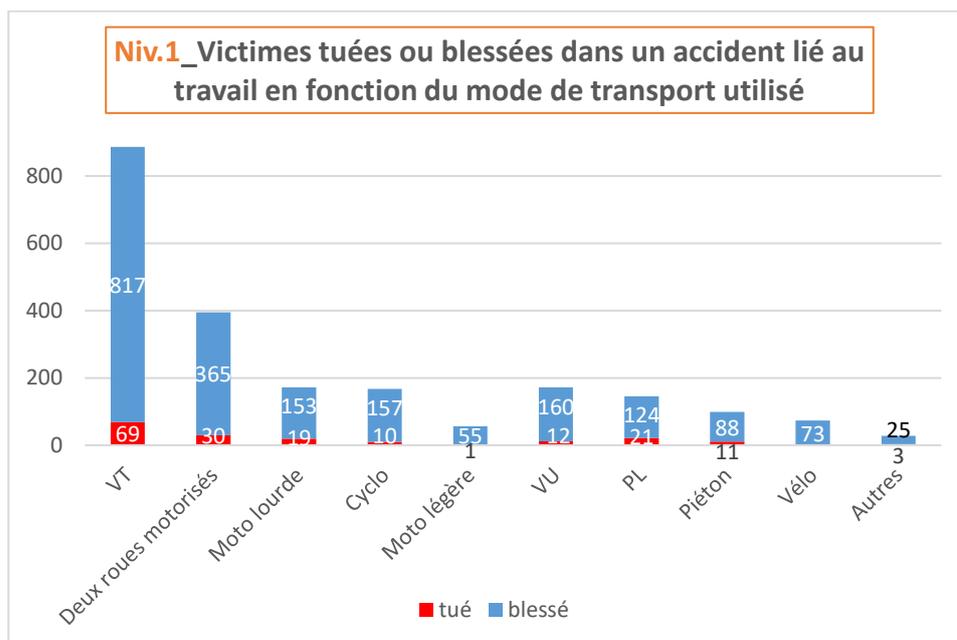
Des conditions météo dégradées dans 1 cas / 5

Les données suivantes relatives aux conditions météorologiques au moment de la survenue des accidents ne diffèrent pas de celles nationales.

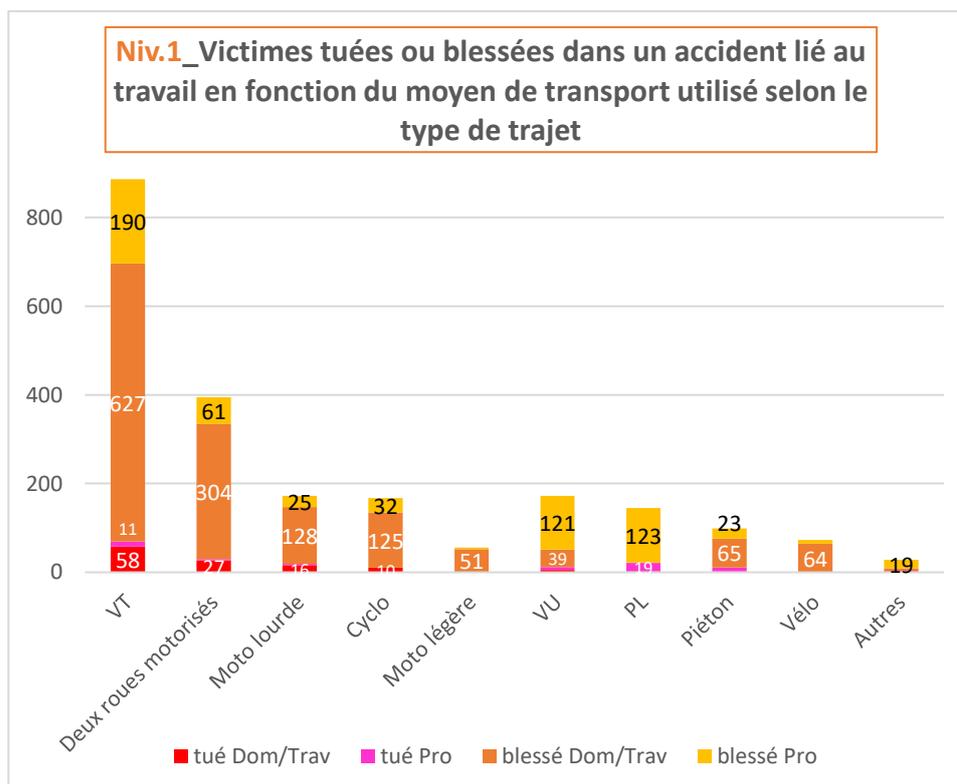
20 % des accidents impliquant un **usager en déplacement domicile-travail ou en déplacement professionnel** se déroulent dans des conditions atmosphériques dégradées (pluie, neige, grêle ou brouillard). Il s'agit de la même part pour les accidents mortels. Il n'y a pas de singularité suivant le motif du trajet de l'impliqué.



**Disparité des moyens de transports selon le trajet**

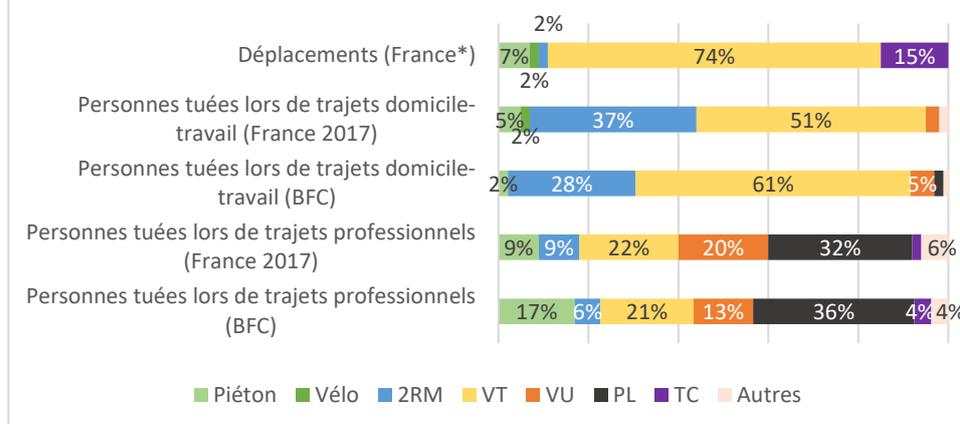


Les données régionales ne diffèrent pas de celles nationales. La moitié des victimes en trajet lié au travail sont des automobilistes (886 victimes). Les deux-roues motorisés représentent 22 % des cas, soit 395 usagers.



Les victimes tuées dans un accident avec un motif domicile-travail sont principalement des deux-roues motorisés et des automobilistes de véhicules de tourisme, à l'inverse des victimes tuées étant en trajet professionnel qui sont davantage les automobilistes de véhicules utilitaires (VU) et des usagers de poids lourds (PL).

### Niv.1 \_ Répartition des enjeux suivant le mode de déplacement



\*Partir de bon matin, à bicyclette..., Insee Première n° 1629, Insee, janvier 2017

Nb : les données nationales en France de 2015 et 2016 ne comptabilisent pas les véhicules utilitaires indépendamment des véhicules de tourisme, c'est pourquoi ce sont les données de 2017 qui sont utilisés.

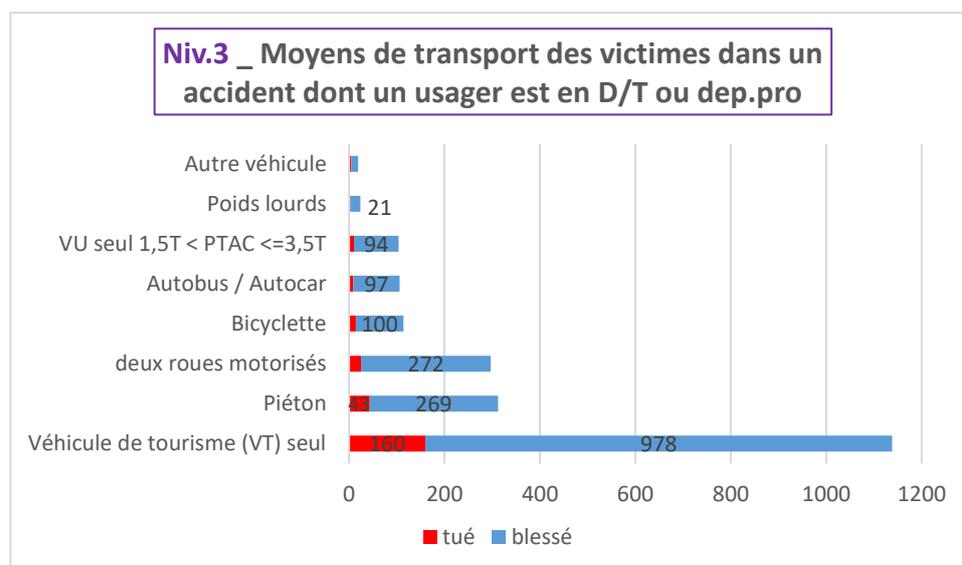
9 des 53 tués en déplacement professionnel sont des piétons (soit 17 % contre 10 % au niveau national). Pour les blessés, cette part est de 4 % (23 blessés sur les 561). A noter que dans ces accidents où des piétons sont comptabilisés, les usagers qui sortent d'un véhicule (panne, accident) sont recensés comme des piétons. Sur les 9 tués piétons précédents, au moins quatre tués relèvent de cette situation et au moins un « vrai piéton est à recenser.

Les poids-lourds sont également les principaux véhicules en cause comptabilisant plus d'un tiers des tués.

La part des usagers tués lors d'un déplacement domicile-travail circulant à bord d'un véhicule de tourisme est légèrement plus importante en Bourgogne-Franche-Comté qu'au niveau France métropolitaine (61 % vs 51 %). A noter que la part des deux-roues motorisés, qui est 9 points plus faible qu'au niveau national, représente un enjeu au vue de la part de ce mode dans les déplacements (1,9 % en 2015).

A noter également qu'aucun cycliste n'a été tué alors qu'il était en déplacement lié au travail.

## Un enjeu sur les modes actifs

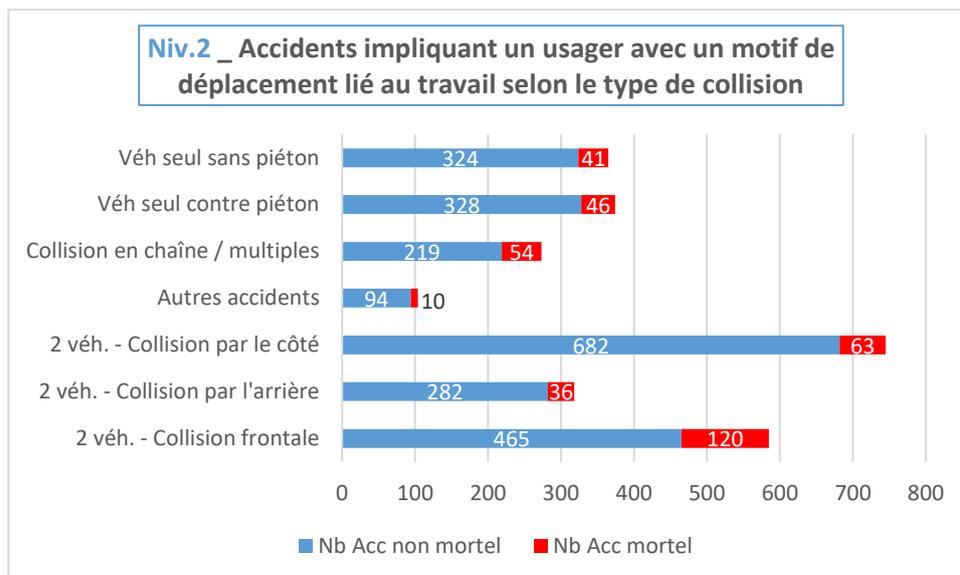


Les victimes tuées et blessées d'un accident dont au moins un usager est en déplacement domicile-travail ou en déplacement professionnel (**Niveau 3**) concernent davantage les usagers des modes actifs (piéton et vélo) : 20 % des victimes (426 victimes).

18 des 43 piétons tués, soit 42 %, ont 75 ans et plus – dont 7 en Saône-et-Loire - et 7 des 14 cyclistes tués, ont 65 ans et plus.

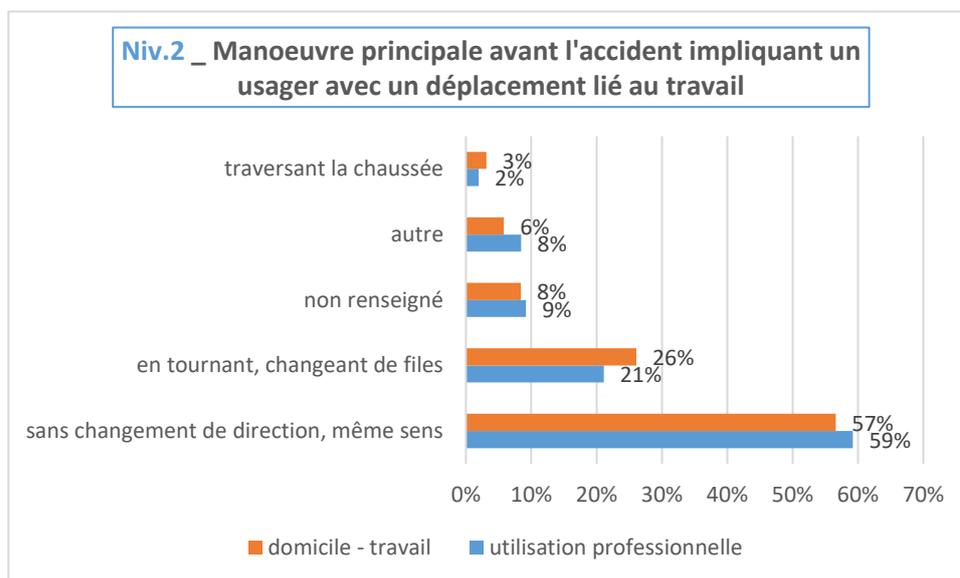
Au niveau national, les piétons constituent 14 % de la mortalité routière en 2015, tandis que les cyclistes sont représentés à hauteur de 4 %. Les données sont donc similaires entre le niveau national et le niveau régional.

## Un enjeu sur les collisions frontales



60 % des accidents impliquant un usager en déplacement domicile-travail ou en déplacement professionnel impliquent deux véhicules.

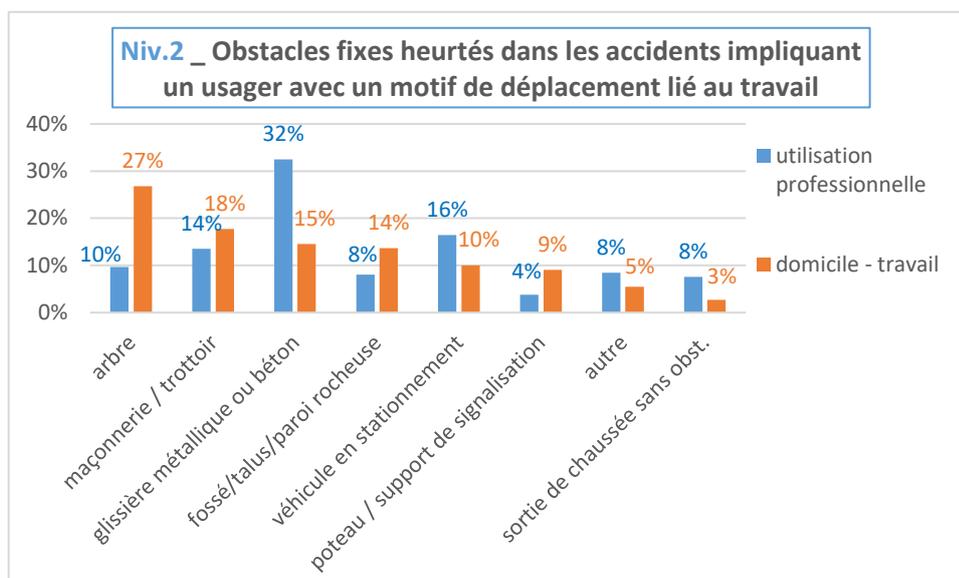
Les collisions frontales sont surreprésentées dans les accidents mortels (1/3 vs 1/5 pour l'ensemble des accidents) tandis que celles par le côté sont sous-représentées (17 % vs 27 %).



Dans la majeure partie des cas, les accidents se produisent sans changement de direction des véhicules.

Les manœuvres de changements de files (3/4 à gauche) sont relevées dans 1/4 des accidents impliquant un usager en « domicile-travail » et dans 1/5 des accidents impliquant un usager en trajet professionnel.

## Un enjeu sur les dispositifs de retenues

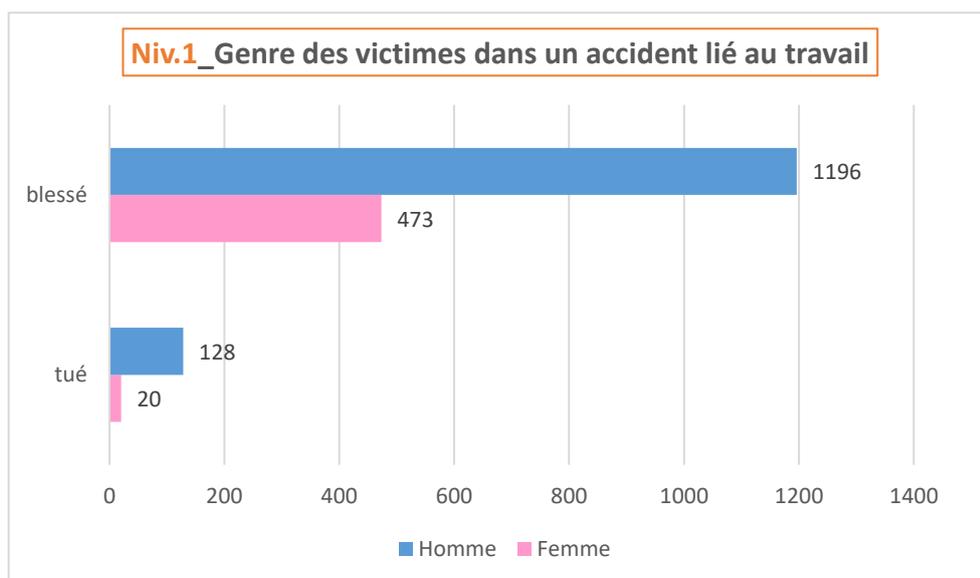


Un obstacle fixe est heurté dans 18 % des accidents impliquant un usager en trajet professionnel. Cette part est de 14 % pour les accidents impliquant un usager en « domicile-travail ».

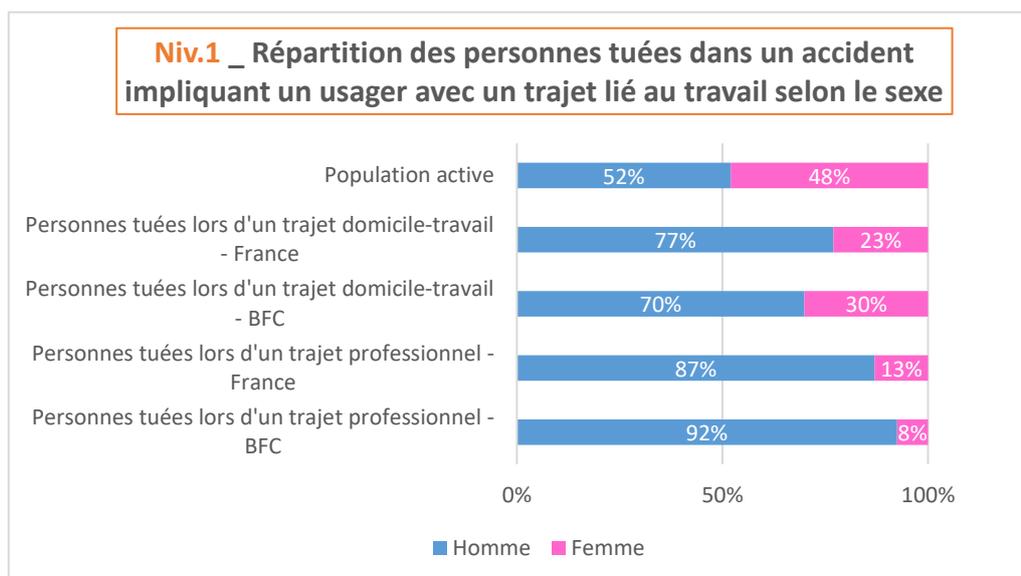
Les obstacles fixes les plus heurtés dans les trajets professionnels sont les dispositifs de retenues (32 % des obstacles fixes heurtés). Cette donnée est similaire par rapport au niveau national, où les dispositifs de retenues représentent 30 % des obstacles fixes heurtés dans les accidents impliquant au moins un usager en trajet professionnel en 2015.

Les arbres sont les obstacles fixes les plus heurtés (27 %) dans les accidents impliquant un usager en trajet domicile-travail. Cette donnée est surreprésentée par rapport au niveau national (10 %).

Une majorité d'homme



73 % des victimes ayant un motif de déplacement domicile-travail ou utilisation professionnelle sont des hommes. Une surreprésentation masculine apparaît davantage dans les accidents mortels (87 %).

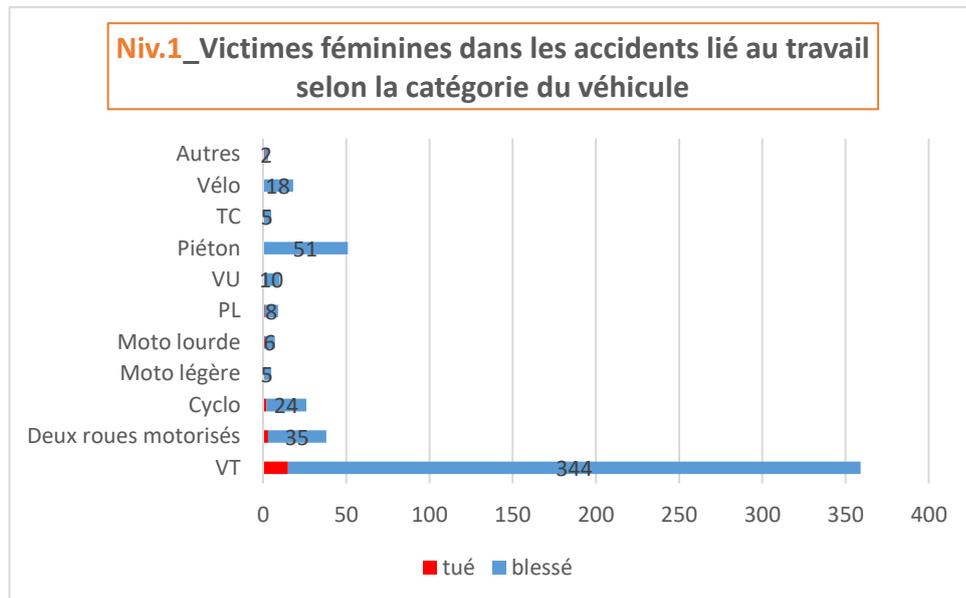


Comme dans l'ensemble des accidents de la route, les hommes sont surreprésentés dans les accidents liés au travail. 70 % (77 % en France) des personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail et 92 % (87 % en France) des personnes tuées lors d'un trajet professionnel sont des hommes, alors qu'ils ne représentent que 52 % de la population active.

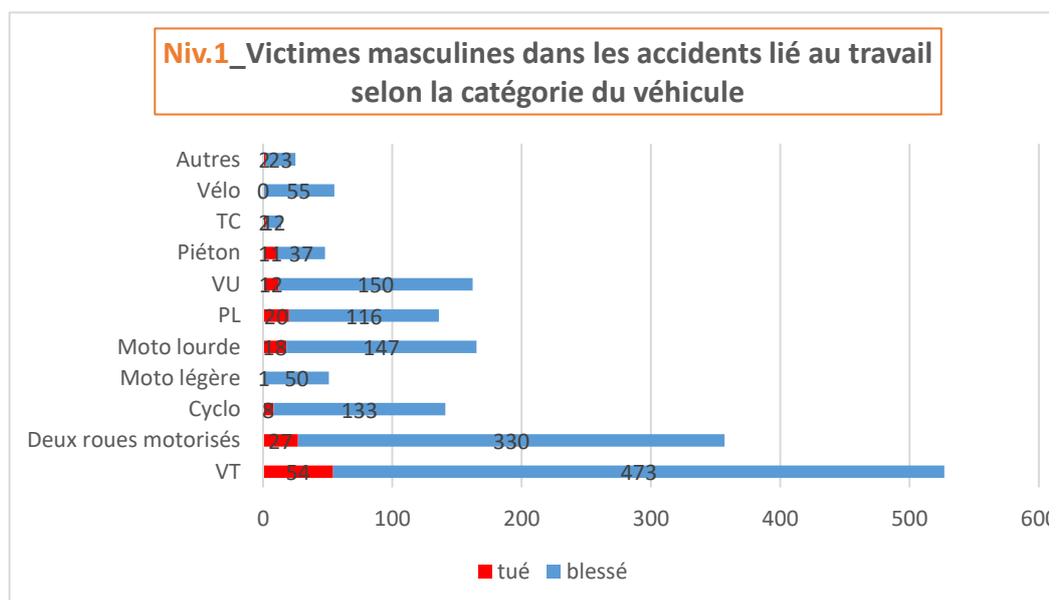
Cette différence doit s'apprécier au regard (source : *La mobilité des français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, CGDD – décembre 2010*) :

- De la différence de pratique modale pour les trajets domicile travail : la part des deux-roues motorisés est plus importante chez les hommes et celles des transports en commun et de la marche sont plus importantes chez les femmes

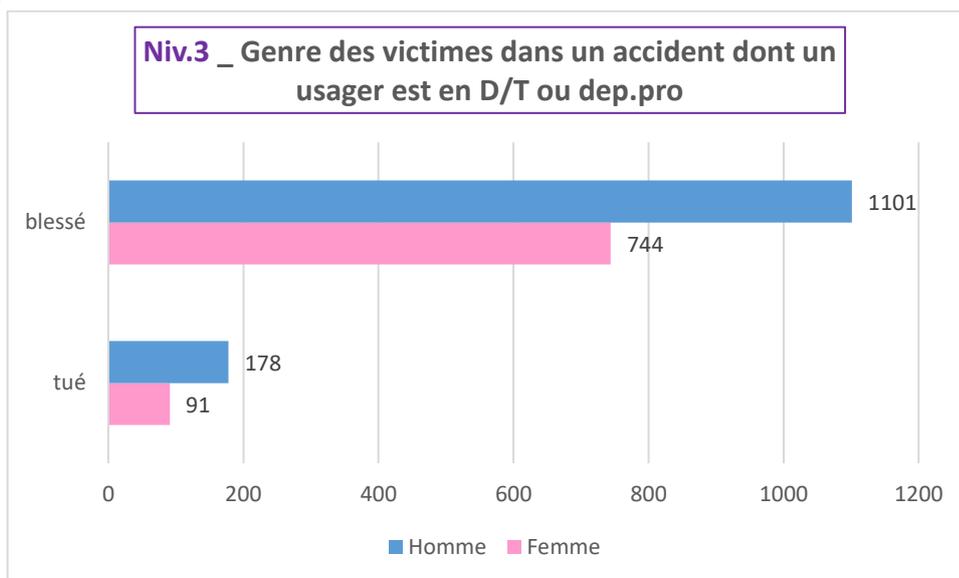
- Du nombre plus important de trajets pour raisons professionnelles chez les hommes et une forte proportion d'hommes parmi les professionnels de la route.



Les 3/4 des femmes tuées ou blessées circulaient à bord d'un véhicule de tourisme. Cette part est plus faible pour les hommes (40 %).

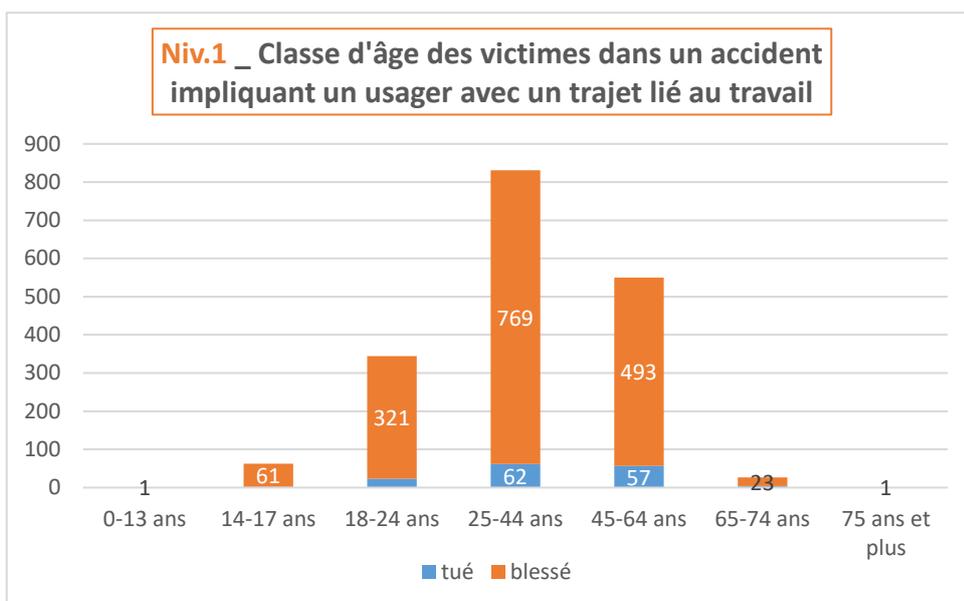


27 % des usagers masculins circulent à bord d'un deux roues motorisés (21 % des usagers masculins tués) et 10 % circulent à bord d'un poids lourd. Une surreprésentation des tués masculins à bord d'un poids lourd est relevée, 16 % des tués masculins le sont à bord de ces véhicules.



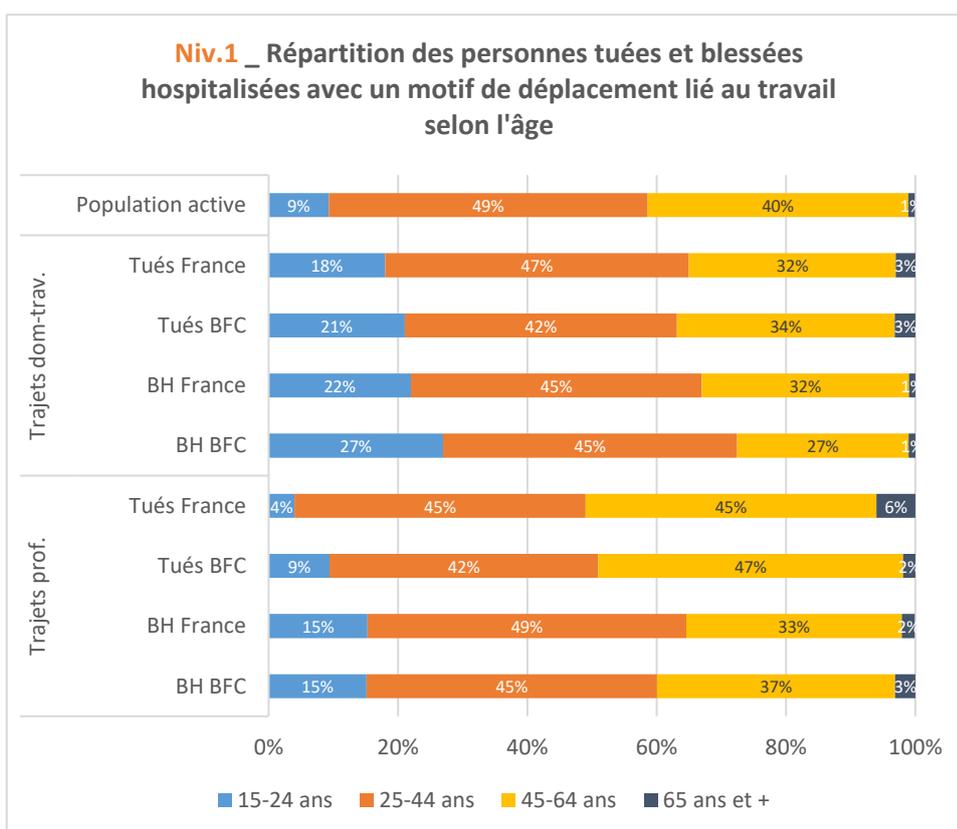
A noter également que la part des femmes est plus importante chez les victimes d'un accident dont au moins un usager est en déplacement domicile-travail ou en déplacement professionnel (**Niveau 3**), allant de 34 % pour l'ensemble des victimes, à 39 % pour les usagers tués.

**Un enjeu sur les 25 ans et moins et les 45 ans et plus**



La majorité des victimes ayant un motif de déplacement domicile-travail ou utilisation professionnelle a entre 25 et 44 ans. 76 % des usagers (80 % des tués) ont entre 25 et 64 ans.

22 % des victimes ont moins de 25 ans (17 % des tués).



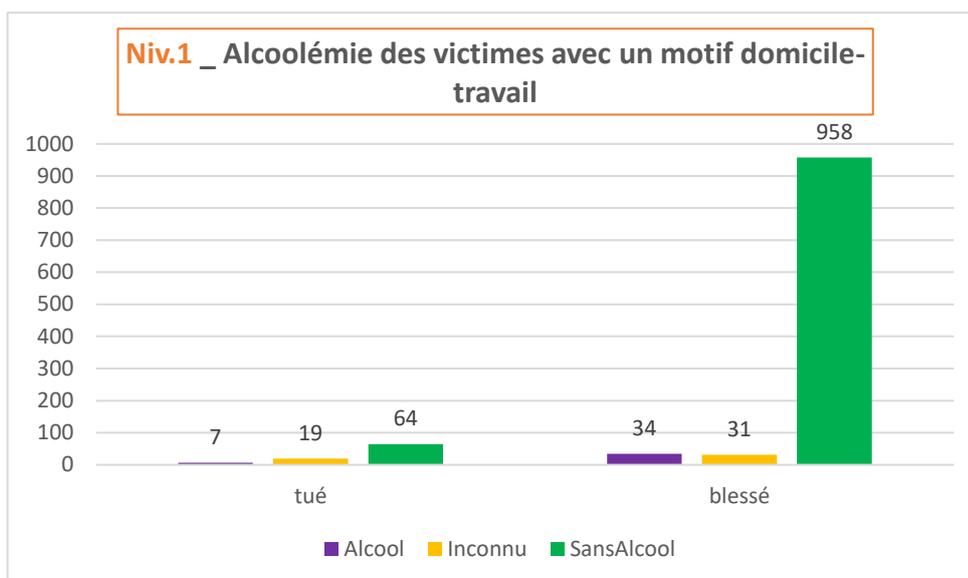
Les données en Bourgogne Franche-Comté sont similaires à celles nationales.

---

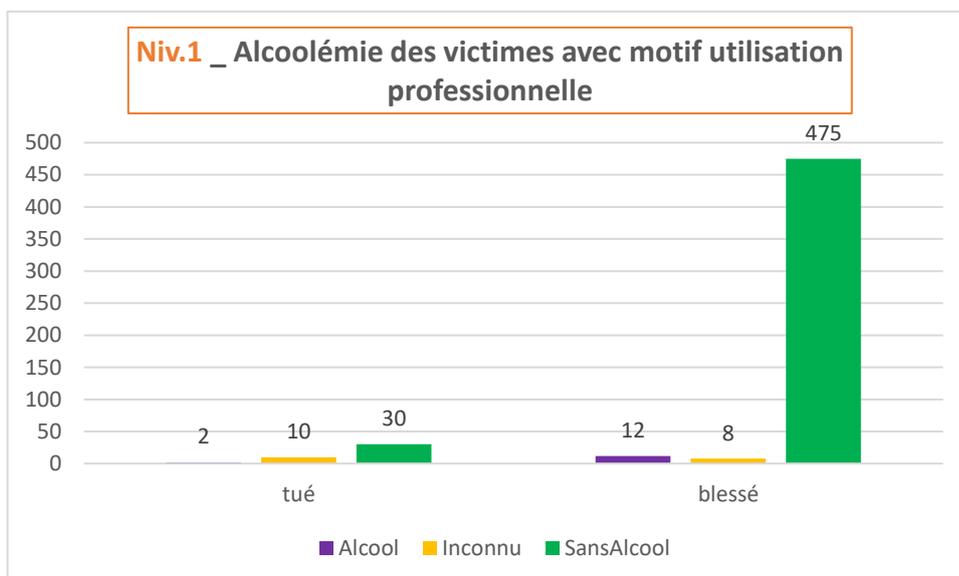
Pour les trajets domicile-travail, les 15-24 ans présentent un risque plus important : ils représentent 21 % (18 % en France) des personnes tuées et 27 % (22 % en France) des blessés hospitalisés pour seulement 9 % de la population active.

Pour les trajets professionnels, les plus de 45 ans représentent 49 % (51 % en France) des tués alors qu'ils représentent 41 % de la population active.

Faible enjeu sur l'alcool ou les produits stupéfiants

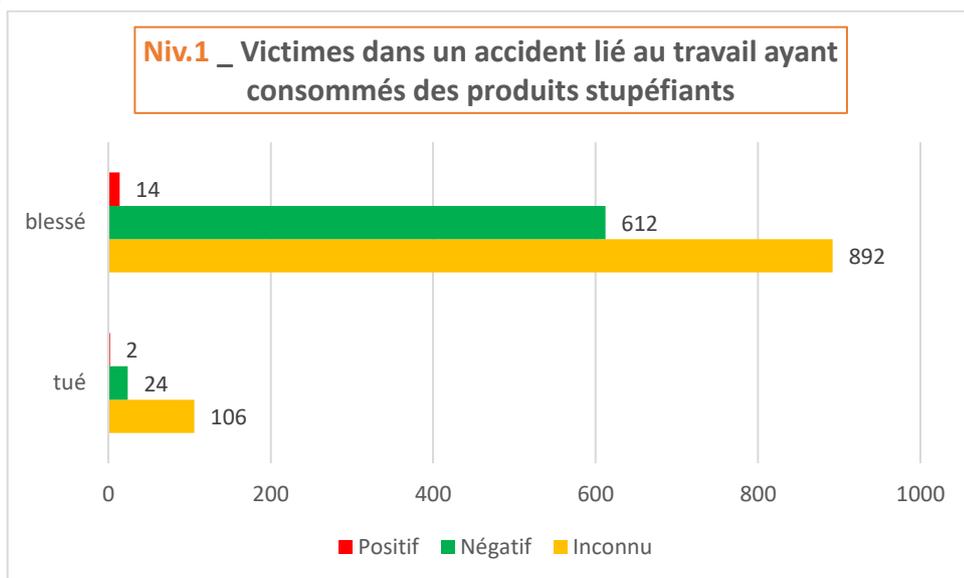


8 % des usagers tués (faible effectif : 7) et 3 % des blessés (958) ayant un motif de déplacement domicile-travail sont alcoolisés.

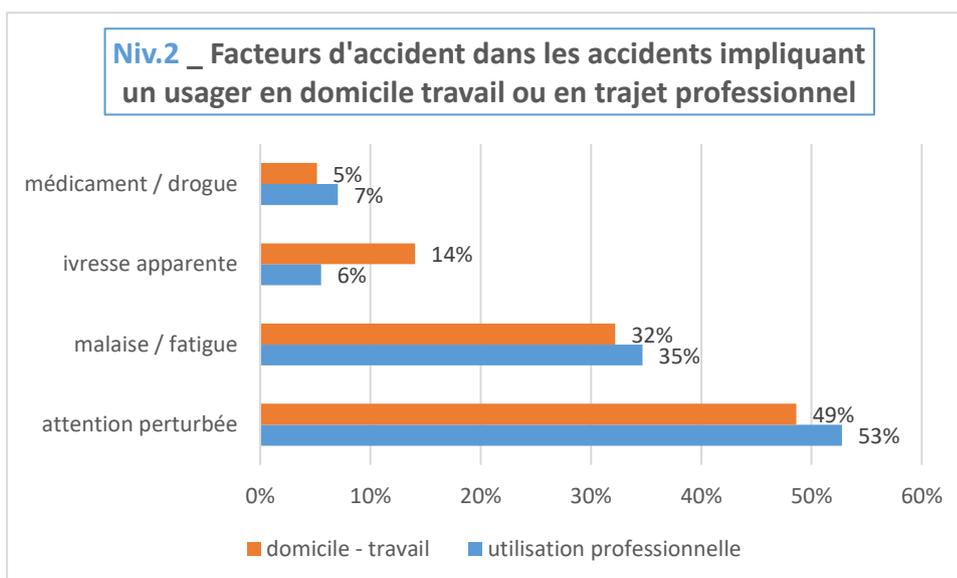


2 % des victimes blessées (faible effectif : 12) ayant un motif de déplacement « utilisation professionnelle » sont alcoolisés.

A noter que l'ensemble des usagers tués alcoolisés ayant un motif de déplacement lié au travail, soit 7 % des cas, concernent exclusivement des hommes. En 2015, en France, le facteur alcool était présent chez 6 % des usager, quelle que soient le motif de leur déplacement.

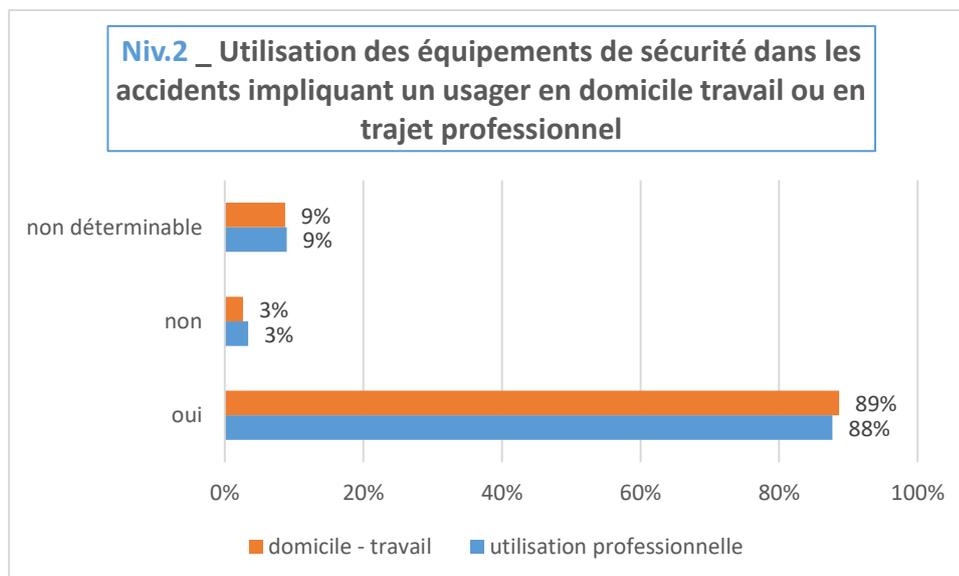


Il ressort que les effectifs des victimes ayant consommé des produits stupéfiants et ayant un motif de déplacement lié au travail sont très faibles (2 tués et 14 blessés).



Dans 18 % des accidents impliquant au moins un usager en trajet professionnel, un facteur lié à l'utilisateur est renseigné. Cette part est de 15 % dans les accidents impliquant au moins un usager en « domicile-travail ».

L'attention perturbée et les malaises sont les principaux éléments relevés par les forces de l'ordre.



Dans 9 cas sur 10, dans les accidents impliquant au moins un usager ayant eu un trajet domicile-travail ou étant en trajet professionnel, l'utilisation d'un équipement de sécurité (ceinture, casque,) est avérée. Le non port d'un équipement de sécurité représente 3 % des cas et 9 % des cas sont indéterminables.

Dans les accidents mortels, la part du non port des équipements de sécurité est plus importante : 12 % des tués en domicile-travail et 23 % des tués en trajets professionnels. Au niveau national, 22 % des usagers tués des véhicules avec le critère ceinture renseigné, ne portaient pas la ceinture de sécurité.

---

# Annexes

Annexe 1 : Fiabilité de la rubrique « trajet » du BAAC

Annexe 2 : Détail de l'ensemble des données au niveau régional

Annexe 3 : Détail des données départementales non exploitées dans le rapport

## **Annexe 1 : Conclusions des tests de fiabilités du BAAC**

---

Rappel des conclusions du rapport relatif aux tests de fiabilités du BAAC :

Les analyses de la base de donnée « BFC\_88 », comprenant l'analyse de 88 accidents tirés aléatoirement sur l'ensemble de la région, révèlent que dans 21 % des cas, la modalité de la nature du trajet d'un impliqué n'est pas renseignée dans le BAAC. Parmi ces modalités non renseignées, 19 % auraient pu être codées dans la catégorie « domicile-travail » ou « utilisation professionnelle », suite aux éléments contenus dans le PV. Ces deux pourcentages étant semblables, il n'y a pas de biais du fait du non remplissage de la donnée dans les BAAC. Dans 15 % des cas, les informations du PV ne sont pas suffisantes pour statuer sur la nature du trajet des impliqués.

Les analyses de la base de donnée « BFC\_152 », comprenant l'analyse de 152 accidents tirés aléatoirement sur l'ensemble de la région, indiquent une correspondance avec les données du BAAC allant de 67 % à 85 % concernant le remplissage de la donnée « domicile-travail » et « utilisation professionnelle ». Sans distinction entre ces deux modalités, le taux de correspondance est de 80 %.

Parmi les modalités non renseignées, 18 % auraient pu être codées dans la catégorie « domicile-travail » ou « utilisation professionnelle ».

## **Annexe 2 : Détail de l'ensemble des données régionales**

Voir fichier xls.

## **Annexe 3 : Détail des données départementales non exploitées dans le rapport**

Voir fichier xls.



### **Cerema Centre-Est**

25 avenue François Mitterrand – CS 92 803 – F – 69 674 Bron Cedex

Tel : 04 72 14 30 30 – mél. : mathis.beltrami.cerema@cerema.fr

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

Cerema CE ; Septembre 2020