



*INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE
SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ*

L'INFORMATION SUR LES ACCIDENTS IMPLIQUANT LES CONDUCTEURS ROUTIERS PROFESSIONNELS

Décembre 1996



**INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE
SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ**

***L'INFORMATION SUR LES ACCIDENTS IMPLIQUANT
LES CONDUCTEURS ROUTIERS PROFESSIONNELS.***

Étude réalisée par Patrick Hamelin - INRETS .

Décembre 1996.

Gérard Boussac - SES, Ministère des Transports.

Table des matières

Table des matières	3
Table des illustrations	5
Glossaire	6
L'information sur les accidents impliquant les conducteurs routiers professionnels.....	7
I - Les principales sources d'informations.....	7
II - Les problématiques des institutions publiques.....	8
III - Les définitions, les procédures de recueil et le contenu informatif.	9
IV - Les DAT, les CRAM et les Inspections du Travail des Transports.....	12
V - Les accidents de la circulation et les accidents du travail.....	14
VI - Les accidents du travail les CPAM, les CRAM et la CNAM.....	16
1 - La Sécurité Sociale et les CRAM :	16
2 - Les ressources potentielles des bases de données CNAM:.....	16
VII - Les Services Régionaux du Ministère des Transports et le problème des accidents.	23
Conclusions	27
Références bibliographiques.....	30
Annexes	31
Annexe 1 :	31
Annexe 2 :	33
Annexe 3 :	35

Table des illustrations

Tableau 1 : Déclarations d'accidents du travail avec arrêt, recensées par les services de l'Inspection du Travail Transport et les CRAM en 1991.

Tableau 2 : Accidents impliquant les poids lourds selon leur gravité, en 1994 & 1995.

Tableau 3 : Les salariés et les accidents du travail de la CTN 12

Tableau 4 : Répartition des "chauffeurs" salariés par profession et par secteur, en 1990, (Données issues des Recensements de la Population)

Tableau 5 : Répartition des accidents avec arrêt de travail et des invalidités permanentes selon le lieu et l'élément matériel (ou cause matérielle)

Tableau 6 : Part des groupements technologiques de la CTN12 dans les différents types d'accidents.

Tableau 7 : Les emplois ouvriers et les chauffeurs par secteurs de l'activité économique.

Glossaire

AT	Accident du travail
ACCIMADA	Message de la Sécurité Civile au CNIR à propos de tout accident de matière dangereuse survenant avec un moyen de transport
BAAC	Bordereau d'analyse des accidents de la circulation
BL	Blessés légers
BG	Blessés graves
CHSCT	Comité d'Hygiène et de sécurité et des conditions de travail.
CPAM	Caisse primaire d'assurance maladie
CNAMTS	Caisse Nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
CNIR	Centre National d'Information Routière
CTN	Comité Technique National
DAT	Déclaration d'accident du travail
DDTE	Direction Départementale du travail et de l'Emploi
DRTT	Direction Régionale du Travail des Transports
Groupement technique	sous ensemble d'entreprises ayant la même activité et appartenant à un Comité Technique de la CNAM
DTT	Direction des Transports Terrestres
INRS	Institut National de Recherche sur la Sécurité.
IGMOT	Inspection Générale de la Main d'Oeuvre des Transports
ONISR	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.
SETRA	Service d'Étude Technique des Routes et des Autoroutes.

L'information sur les accidents impliquant les conducteurs routiers professionnels.

Les risques humains liés aux transports par route sont à la charnière de deux traditions institutionnelles et intellectuelles qui ont connu, chacune un développement propre, et çà n'est que depuis quelques années que des initiatives sont engagées pour rapprocher ces conceptions. La sécurité industrielle et la sécurité routière cohabitent lorsqu'il s'agit d'accidents routiers dont les victimes sont des actifs impliqués lors de déplacements professionnels ou lors de trajets domicile-travail, la sécurité civile intervient lorsque de tels accidents ont des conséquences ne se limitant pas à l'espace de la voie publique. Ainsi, selon que les accidents se déroulent ou ont des conséquences dans l'espace privé de la firme, l'espace public de la route, celui de la ville ou encore du territoire rural, des instances institutionnelles différentes seront compétentes pour en juger, intervenir et en gérer les conséquences.

Pour réaliser leur travail, les différentes institutions se voient définir un domaine de compétence découpant l'espace de leurs attributions sur une ou des parties de la réalité matérielle et sociale. Toute une série d'informations leur sont alors nécessaires pour mener à bien leurs missions. Mais, les modalités d'organisation des institutions, le contour de leurs attributions ont des effets très importants sur la définition même du champ et du contenu des informations utiles. La constitution des informations, la construction des systèmes de recueil pertinents sont largement dépendants de ces découpages institutionnels.

Ainsi, la principale difficulté de l'exercice visant à mettre à plat l'ensemble des moyens d'information relatifs aux accidents concernant les populations professionnelles est moins de rendre compte des différences que de repérer les points de convergence, sinon de redoublement, entre les systèmes d'information.

I - Les principales sources d'informations

De nombreuses institutions ont à connaître ou produisent de l'information à propos des accidents survenant aux personnes qui travaillent. Mais le statut de l'information produite est très dissemblable.

La nécessité de dénombrer correctement l'ensemble des événements donnant lieu à des prestations et au calcul de cotisations est évidente pour la Sécurité Sociale (CPAM & CNAMTS). L'exhaustivité du comptage n'est pas forcément requise pour la réalisation d'une banque de données sur les accidents que l'INRS utilise pour des analyses plus fines des accidents du travail, en déclenchant des enquêtes complémentaires. La visée est là de développer des méthodes scientifiques d'analyse.

De même, les Inspecteurs du travail s'intéressent à la question des accidents survenant au travail. Ils vont polariser leur attention sur les accidents les plus graves ou les plus fréquents pour une entreprise, une catégorie de salariés, du ressort de leur juridiction, afin de déclencher

après un contrôle, une sanction ou une politique de prévention. Il en est de même pour les CHSCT¹ qui vont travailler sur les événements spécifiques survenant dans leur entreprise.

Dans ce chapitre, l'objectif est de ne parler que des Institutions qui produisent l'information de base à caractère général, exhaustive ou quasi exhaustive, dont les autres acteurs institutionnels s'emparent pour faire une recherche, une action de prévention, un aménagement de poste de travail ou pour négocier une règle, un paiement, ou tout autre élément².

S'agissant des accidents dans lesquels sont impliqués les conducteurs de poids lourds, trois institutions publiques principales regroupent les informations recueillies à l'occasion de certains d'entre eux :

- Les accidents du travail sont du ressort de la Sécurité Sociale, via les Caisses Primaires d'Assurances Maladie (CPAM), les Caisses Régionales d'Assurance Maladie (CRAM) et la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS).
- Les accidents corporels de la circulation routière sont répertoriés par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR), via le Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes (SETRA), la Gendarmerie et la Police Nationale.
- Les accidents impliquant des véhicules de transport de matières dangereuses sont, en partie, inventoriés par la Mission du Transport de Matières Dangereuses de la Direction des Transports Terrestres, via le Centre National d'Information Routière (CNIR), la Protection Civile, les services du Ministère de l'Intérieur et de la Gendarmerie Nationale.

II - Les problématiques des institutions publiques

Chaque institution organise le recueil selon une procédure propre, traite les informations en fonction d'objectifs particuliers. Les systèmes de recueil, seront marqués par ces problématiques spécifiques.

Ainsi pour la CNAM, l'accident du travail va être l'élément central dans les raisonnements et les calculs relatifs à l'évaluation de la qualité des modes d'organisation de la production et du travail. Il va servir à qualifier les entreprises et les emplois du point de vue du risque et être utilisé pour calculer le coût de l'assurance payée par chacune d'entre elles.

L'objectif de chaque CRAM, outre le calcul des risques et des tarifs de l'assurance, est de participer avec les entreprises à la prévention des accidents du travail. Les principaux objectifs de la politique de prévention seront l'amélioration technique ou organisationnelle des procédures de production propres aux entreprises, le développement de l'information et de la formation sur le risque industriel. Autant d'éléments globaux visant la réduction des coûts par celle du nombre des accidents.

La logique du système d'information va être de privilégier les éléments nécessaires au calcul des coûts des accidents concernant les salariés d'entreprises ou d'ensembles d'entreprises regroupées par secteurs ou sous secteurs de l'activité économique.

La logique d'assureur dans laquelle se trouve la Sécurité Sociale lui fait considérer l'accident industriel du strict point de vue du risque encouru par les salariés. Le coût ainsi calculé a un caractère restrictif. Partiel, il ne considère pas les dégâts matériels, mais uniquement les

¹Comité d'Hygiène et de Sécurité et des Conditions de Travail.

²Le Ministère du Travail et de l'Emploi établit une statistique sur les accidents mortels du travail. Nous n'avons pas pu savoir si cette statistique avait un caractère exhaustif.

blessures et les décès impliquant la main d'oeuvre salariée de l'établissement considéré. Lors de l'accident, si des victimes appartiennent à des entreprises différentes le coût global de l'accident sera divisé, les revalorisations de cotisations seront alors imputées à chacune des entreprises employant les victimes.

La problématique de la sécurité routière est très différente. La gestion de la libre circulation sur la route dans des conditions de sécurité acceptables implique qu'une série de contrôles soient assurés. Du contrôle des flux à celui du matériel en passant par le contrôle des comportements des usagers et la politique de sanction répression, l'État assume là, ses prérogatives de gestion de l'espace public et de son usage.

Les accidents corporels, considérés comme les événements indiquant la plus ou moins bonne performance du système, sont qualifiés par des taux de gravité globaux. Ceux-ci sont éventuellement rapportés à certaines catégories d'accidents ou de conflits routiers.

Ainsi, les accidents impliquant un poids lourds sont plus graves que ceux n'impliquant que des véhicules légers. Mais ce bilan de l'accident concerne aussi bien les occupants des véhicules "adversaires" des poids lourds que les conducteurs des poids lourds eux même. Le risque d'implication est calculé en tenant compte de la fréquentation de la route, donc de l'exposition au danger (en kilométrage ou en temps passé sur la route), la gravité l'est par le décompte de l'ensemble des victimes.

La problématique de la prévention en matière de sécurité routière consiste à repérer les facteurs d'augmentation du risque liés aux éléments techniques (route, véhicule) et aux éléments humains (qualification des situations routières, compétences pour gérer les conflits de circulation, état des conducteurs) afin d'agir sur eux.

L'action de sécurité routière concerne tous les usagers de l'espace public de circulation, potentiellement presque toute la population. Le risque routier est considéré comme un risque global, non assignable à tel ou tel, c'est donc une problématique d'aménageur et de gestionnaire public qui prévaut dans le choix des informations pertinentes.

Les accidents avec les véhicules transportant des matières dangereuses sont recensés pour partie par la DTT. Ils sont considérés du point de vue de la sécurité civile. Une problématique transversale est à l'oeuvre puisque ces accidents peuvent concerner tout le monde et avoir des conséquences au delà de l'espace de la route ou des entreprises, sur n'importe quelle partie du territoire (feux, explosions, épandage, fumées toxiques...).

III - Les définitions, les procédures de recueil et le contenu informatif.

Il s'agit de mettre en évidence les caractéristiques propres à chacun des systèmes qui font d'un événement, un accident impliquant une procédure de recueil, de repérer qui déclenche la procédure, puis de décrire les circuits qui, d'un dossier de base, vont faire une base de données codifiées soumises à traitements informatisés. Une telle mise en perspective implique de traiter de problèmes de cohérence entre des pratiques individuelles et institutionnelles aux objectifs parfois divergents.

Les trois systèmes d'information choisis, à savoir la Sécurité Sociale, l'ONISR et la DTT sont résumés dans le tableau suivant. Les trois systèmes d'information sont comparés de plusieurs points de vue:

- Les définitions des éléments : accidents, victimes, population concernée (a, b, c),
- Les procédures de recueil de l'information de base, document déclenchant la procédure de recueil et circuit suivi par le document (d, e),

- Les traitements et les unités statistiques utilisées (f et g),
- Les contenus informatifs des différents systèmes concernant les personnes, leur métier, leur cadre de travail, les trajets et/ou les actes qu'elles effectuaient au moment de l'événement circonstances situationnelles, les traumatismes subis par les personnes (h, i, j, k, l, m).

	SECURITE SOCIALE CNAMTS	ONISR	DTT (Mission Matières Dangereuses)
a) Définition des Accidents pris en compte	Accidents du travail : accidents se produisant du fait ou à l'occasion du travail (ou encore pendant le trajet d'aller ou de retour entre le lieu de travail et la résidence ou le lieu de repos habituels) ayant entraîné un arrêt de travail d'au moins un jour complet en sus du jour de l'accident	Accidents corporels: accidents de la circulation survenus sur la voie publique, impliquant au moins un véhicule et ayant fait des victimes nécessitant des soins médicaux avec ou sans hospitalisation.	Accidents dits de TMD : accidents survenus lors d'opérations de transport de matières dangereuses. Il s'agit d'accidents corporels et/ou d'accidents n'ayant entraîné que des dégâts matériels importants.
b) Définition des victimes :			
Blessés légers:	<i>cf: ci-dessus</i>	<i>cf: ci-dessus</i>	
Blessés graves	Victimes dont le traumatisme a entraîné, l'octroi d'une rente d'incapacité permanente	victimes de traumatismes entraînant une hospitalisation d'au moins six jours	- Choc routier : cf ci-joint - Autres victimes : piétons , riverains
Décès ou tués	Victimes décédées avant consolidation avant fixation d'un taux d'incapacité.	victimes décédées sur le coup ou dans les six jours suivant l'accident	
c) Populations concernées par ces définitions	Les actifs salariés du régime général de la Sécurité Sociale (+ indépendants ayant choisi l'assurance volontaire).	Les usagers de la route français ou étrangers accidentés en France	Les usagers de la route et les "riverains" impliqués dans ou par l'événement
d) Document déclenchant la procédure de recueil des informations	- Déclaration d'accident du travail (DAT). - remplie par l'employeur ou son représentant (le salarié accidenté peut, être ce représentant).	- Procès verbal d'accident de la circulation. - rempli par la police ou la gendarmerie.	- Message ACCIMADA & PV d'accident corporel si nécessaire. - Police, Gendarmerie, gestionnaires de route et d'autoroute, CNIR.
e) Destin du document	La DAT est envoyée à la CPAM du salarié sous 48h, qui l'envoie à la CRAM où elle est codée. La CRAM suit les coûts liés à l'AT. Ils seront affectés à l'entreprise employant le salarié et serviront ensuite au calcul de son taux de cotisation. Une copie de l'AT est envoyée par le biais de la DDTEFP* (dans certains cas à la DRTT) à l'inspecteur du travail du lieu de l'accident	Le PV complet est envoyé au parquet. Une fiche BAAC** est codée par les forces de police. Ces fiches sont regroupées et saisies par l'administration de la police et celle de la gendarmerie. Les bandes informatisées sont envoyées à l'ONISR (le 20 du mois) qui les fusionne, qui traite les données et publie les résultats	Le message ACCIMADA peut déclencher une recherche : une copie du PV, un formulaire de la DDE, un rapport des TPE Mines, un dossier RÉAGIR sont alors regroupés à la Mission Matières Dangereuses qui codifie les informations. La mission relance les services à partir des messages ACCIMADA non informés.

* Direction Départementale du Travail de l'Emploi et de la Formation Professionnelle

** Bordereau d'analyse d'accident de la circulation.

	SÉCURITÉ SOCIALE CNAMTS	CNAMTS ONISR	DTT (Mission Matières Dangereuses)
f) Traitements	Deux types de traitements sont préparés : -statistiques financières (SF), -statistiques technologiques(ST) Elles correspondent à des objectifs différents. Les premières sont triennales, les secondes sont trimestrielles et annuelles.	Des séries mensuelles sont constituées concernant le nombre d'accidents. Les statistiques différencient les diverses catégories d'accidents sont annuelles.	Une statistique est établie chaque année, à partir des dossiers parvenus à la mission.
g) Unités statistiques	- Les arrêts de travail des salariés, (ST) - Les établissements des entreprises (SF).	-les accidents corporels de la circulation sur le territoire public.	- Les accidents de transport de matière dangereuse
Informations concernant...			
h) les personnes	La personne considérée est nécessairement la victime. sexe, âge, nationalité	Chaque personne est caractérisée : passager, conducteur ou piéton, victime ou indemne mais impliquée dans l'accident : sexe, âge, nationalité	<i>cf. colonne de gauche</i> <i>Des renseignements semblables peuvent être trouvés dans le PV lorsqu'il s'agit d'un accident corporel.</i> <i>Dans les autres cas, cela dépend de la qualité des dossiers.</i>
i) le métier des personnes	La nomenclature de la qualification professionnelle est très générale : distinction entre cadres, employés, ouvriers. Codification plus précise prévue pour 1997, avec notamment la qualification de conducteur	La qualification de conducteur professionnel est mentionnée.	Ancienneté du permis et formation du conducteur. <i>cf. colonne de gauche</i> <i>Des renseignements semblables peuvent être trouvés dans le PV lorsqu'il s'agit d'un accident corporel.</i> <i>Dans les autres cas, cela dépend de la qualité des dossiers.</i>
j) le cadre de travail	L'entreprise est répertoriée par un numéro assimilable à la nomenclature NAF de l'INSEE. Ainsi, à certaines conditions, on peut repérer les entreprises de transport	On sait si le véhicule appartient ou non à une entreprise. Mais, on ne sait rien sur les caractéristiques de l'entreprise. Une enquête supplémentaire serait nécessaire.	Distinction entre Compte propre et compte d'autrui. <i>cf. colonne de gauche. Des renseignements semblables peuvent être trouvés dans le PV lorsqu'il s'agit d'un accident corporel.</i> <i>Dans les autres cas, cela dépend des dossiers.</i>
k) l'accident et l'activité de la personne	-date et heure - l'accident est qualifié par son lieu de survenue. La distinction est faite entre le trajet domicile travail et le déplacement pendant les heures de travail.	-date et heure - le trajet qu'effectuait la personne est qualifiée, notamment "l'utilisation professionnelle" sans autre information complémentaire	- <i>cf. colonne de gauche</i> <i>Des renseignements semblables peuvent être trouvés dans le PV lorsqu'il s'agit d'un accident corporel.</i> <i>Dans les autres cas, cela dépend des dossiers.</i> - Origine destination et nature du transport (national/ international)
l) l'accident et le véhicule	l'item <u>véhicule</u> comme élément matériel qualifiant l'accident est mentionné. <u>On ne sait pas s'il s'agit d'un camion.</u>	Tonnage et composition du véhicule poids lourds.	<i>cf. colonne de gauche</i>
m) l'accident et les traumatismes subis	- Nature et siège de lésions -distinction BL/BG/Décès	-distinction BL/BG/Décès	<i>cf. colonne de gauche</i> <u>Il peut n'y avoir aucun blessé</u>

Les logiques de ces trois systèmes de recueil et de traitement de l'information sont très différents :

- Pour la CRAM la logique du recueil et du traitement de l'information part de la victime (des renseignements sont disponibles permettant de la situer professionnellement) pour arriver à l'accident. Il fait l'objet d'un recueil succinct. Des analyses plus fouillées des accidents, sont menés par l'INRS, sur la base d'enquêtes plus approfondies sur certains types d'accidents.
- Pour l'ONISR la logique du recueil et du traitement de l'information part de l'accident de la circulation (des renseignements très nombreux permettent d'étudier les conditions de survenue), pour arriver aux véhicules (notamment tonnage & silhouette) et aux personnes impliquées dans l'accident. Ces dernières, sont identifiées comme victimes ou indemnes (des indications succinctes de leur métier et du cadre dans lequel s'effectuait le trajet, sont données).
- Pour la Mission Matières dangereuses de la DTT, la logique de recueil et du traitement est proche de ce qui est décrit pour l'ONISR à deux différences près.

Ces deux différences sont très importantes :

Si le recueil part de l'accident pour remonter aux éventuelles victimes (les accidents de matières dangereuses signalés et enregistrés ne font pas nécessairement des victimes comme dans le cas de accidents corporels ordinaires), il reste que le recueil n'a pas pour objectif d'être exhaustif mais de permettre une information rapide du Ministère en cas de problème grave et d'obliger à la constitution de dossiers permettant de faire une étude détaillée d'accidents en fonction d'informations issues de sources multiples. En effet, ce recueil fait fonctionner plusieurs services différents de l'État qui se mobilisent sur le même objectif.

Ces deux propriétés, non exhaustivité et sources multiples, sont liées l'une à l'autre dans l'état actuel des choses.

Car en effet, il n'est pas possible d'avoir une information exhaustive s'il n'existe pas un mécanisme, une procédure et des instruments communs pour réaliser le recueil.

Ces instruments doivent être formalisés selon les mêmes principes, au niveau même du recueil. Il faut que la saisie et le traitement soient fondés sur ces documents communs.

Ainsi, il est légitime de se demander si la non exhaustivité des statistiques de DAT recueillies par l'Inspection du Travail Transport ne renvoie pas à la difficulté qui apparaît dans la maîtrise de l'homogénéité et de la cohérence de l'information lorsque les objectifs, l'organisation et la logique de fonctionnement du ou des émetteurs d'information sont trop différentes de celles du récepteur de l'information ?

IV - Les DAT, les CRAM et les Inspections du Travail des Transports.

En principe les DAT comprennent 4 feuillets. Ils sont envoyés par l'employeur de la victime à la CPAM de celle-ci. Un feuillet est enregistré à la CPAM (qui va gérer les remboursements nécessaires à la victime), un autre est envoyé à la CRAM (laquelle gère les comptes, coûts et cotisations des entreprises), l'entreprise en ayant un, le dernier feuillet est envoyé à la Direction Départementale du Travail et de l'Emploi du lieu de l'accident.

Plusieurs raisons militent en défaveur d'une cohérence entre la comptabilité des accidents du travail de la CRAM et le nombre des DAT reçues par les services des Inspections du Travail.

La déclaration d'AT est envoyée et gérée par la CPAM à laquelle est affilié le salarié, en général à proximité de son domicile. Tandis que le coupon d'AT concernant l'Inspection du Travail est envoyé à la Direction Départementale du lieu de l'accident. La sécurité du

mouvement de l'information à l'intérieur de la Sécurité Sociale, notamment entre les CRAM et les CPAM, est garanti par le numéro de sécurité sociale du salarié. Le numéro SIRET de l'établissement qui emploie le salarié qualifie le dossier d'AT de la personne donnée et permet à la CRAM de se retourner vers l'établissement employeur. Numéro de Sécurité sociale et numéro SIRET sont liés pour un AT donné.

L'Inspection du Travail est organisée en Directions Régionales, Directions Départementales et sections. Les unes comme les autres sont destinataires de DAT. La DDTE reçoit les AT des accidents se produisant dans les entreprises du ressort de sa compétence, c'est à dire des entreprises de son département. Elles sont réparties dans les sections locales. La répartition des DAT entre les différentes structures est fonction des zones de compétence de chacune d'entre elles.

Pour ce qui concerne l'Inspection du Travail des Transports, les déclarations d'accidents sont, soit reçues directement, soit acheminées par l'intermédiaire des DDTE. Que la CPAM ou la DDTE aient à trier les DAT concernant l'Inspection du Travail Transport, il y a une difficulté d'identification des codes concernant la seule Inspection du Travail Transport. D'abord, les codes des catégories (NAF et code Risque de la CNAM) qui permettraient de répartir les fiches sont plus ou moins bien identifiés sur la DAT (les numéros Siret y sont notés par les entreprises, mais les codes NAF ou les codes risque, codés par la CRAM n'y sont pas). Il faudrait en effet que la CPAM ait déjà identifié le groupe d'activité et la CTN de l'entreprise de l'assuré, d'une part, que tous les employés des CPAM ou des DDTE soient parfaitement au fait des codes intéressant les inspecteurs du travail des transports pour que les tris aient une chance d'être corrects.

La CRAM est chargée du codage et de sa vérification puisqu'elle dispose de l'ensemble des renseignements ad'hoc pour le faire, ceux concernant l'entreprise notamment. Mais la CRAM qui est destinataire d'un feuillet n'a aucun rôle dans la répartition des feuillets de déclaration envoyés aux inspections du travail, qui sont directement réparties par les CPAM.

De cet ensemble de difficultés, résulte une différence très importante entre le nombre d'accidents du travail avec arrêt comptabilisés par la CRAM et ceux qui sont recensés par l'IGMOT. En 1991, dernière année où l'IGMOT a publié une information sur le sujet, on constate qu'environ 50% des accidents recensés par les CRAM sont parvenues dans les services de l'Inspection du Travail des Transports.

Tableau 1 : Déclarations d'accidents du travail avec arrêt, recensées par les services de l'Inspection du Travail Transport et les CRAM en 1991.

Chiffres de 1991	IGMOT	CTN 12 ¹	Groupements Techniques 1204+1205 ² (CTN12)
Décès	27	196	163
Accidents graves	"accidents graves" 198	accidents avec IP 5822	accidents avec IP 4063
DAT avec arrêt de travail	21900	58097	40765

Si les difficultés sont très importantes dans le cas de l'Inspection du Travail des Transports, elles ne font que traduire des difficultés toutes aussi importantes pour l'Inspection Générale du Travail. Celle-ci a organisé en 1995 avec la DARES, une enquête sur les accidents du travail survenus certains jours, échantillonnés à l'avance. Les services de l'Inspection du Travail faisaient office d'enquêteurs, ils devaient pour les journées échantillonnées, faire le bilan de

¹CTN : Comité Technique National. Il y a 15 Comités Techniques Nationaux. Chacun se compose de groupements technologiques plus homogènes sur le plan des problèmes de sécurité rencontrés. La CTN12, Transport et Manutention est divisée en 7 groupements techniques.

² Il s'agit des groupements techniques dans lesquels sont les entreprises dont les activités sont les plus proches du transport dans les entreprises de la CNT 12, notamment les groupements 1204 et 1205 (en excluant les groupements où l'activité de manutention est probablement majoritaire : ports, aéroports...)

tous les accidents du jour et rechercher quelques informations supplémentaires à celles habituellement enregistrées. Le taux de couverture de l'enquête ainsi réalisée, a été d'1/3 des accidents.

Autrement dit 1/3 des accidents survenus et identifiés par la CNAM seulement sont identifiables par le canal des Inspections du Travail. Cela donne une mesure de l'ampleur de l'écart entre la logique du système d'assurance sociale et celle des inspections du travail.

Les principes d'organisation sont diamétralement différents :

- Les CPAM ont compétence sur les individus d'un territoire géographique assigné, les CRAM sur les établissements et les entreprises,
- Les DDTE ont compétence sur les entreprises de leur département,
- Pour la Sécurité Sociale, l'unité statistique de référence est l'individu, c'est à partir de lui, s'il est victime d'un accident du travail, que se déclenche une procédure de codage de l'événement et d'implication de son entreprise.
- Pour l'Inspection du Travail, c'est l'entreprise puis l'accident qui y survient qui constituent les unités déclenchant une procédure d'enquête supplémentaire de la part de l'Inspection du Travail amenant à proposer une modification des locaux, des machines ou donnant lieu à sanction.

Les découpages, les modes de déclenchement des actes administratifs, les procédures de recueil de l'information de base et les unités visées sont trop différents entre les deux institutions pour qu'une soudaine convergence de l'usage de cette information garantisse l'homogénéité des comptages.

Si la nécessité se faisait sentir de faire converger les modes de recueil de l'information, il conviendrait de procéder à des expérimentations en vraie grandeur pour repérer les conditions pratiques d'une transformation des procédures de recueil, de transmission et de validation des dossiers de base, à savoir les DAT.

V - Les accidents de la circulation et les accidents du travail.

Les accidents de la circulation donnant lieu à la production des statistiques de l'ONISR sont regroupés par la Gendarmerie d'une part, la Police Nationale d'autre part. Mois après mois, ce recueil permet d'incrémenter le fichier de suivi de l'évolution du nombre des accidents. L'analyse plus fine n'est pas envisagée dans un délai aussi court. Les accidents corporels de la circulation impliquant les poids-lourds qui sont recensés sont ceux où l'adversaire aussi bien que le conducteur de poids lourds sont meurtris.

Tableau 2 : Accidents impliquant les poids lourds selon leur gravité, en 1994 & 1995.

Victimes des accidents impliquant au moins un PL	Nombre de Tués		Nombre de Blessés Graves		Nombre de Blessés Légers		Nombre de Victimes	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
Intérieur du poids-lourds (interne)	122	128	399	406	1483	1418	2004	1952
"Adversaires" du poids-lourds (externe)	1128	1148	2283	2239	5566	5323	8977	8710
ENS/ACC impliquant ≥ un poids-lourds	1250	1276	2682	2645	7049	6741	10981	10662
Ratio Interne / Ensemble	10%		15%		21%		18%	
Ratio Externe / Ensemble	90%		85%		79%		82%	

Ce tableau montre que plus de 80% des victimes sont des usagers "adversaires" des poids lourds. Concernant les 1995 traumatisés à l'intérieur du poids lourd, une minorité sont des passagers (environ 6% à 7%). Parmi les conducteurs impliqués, certains sont étrangers circulant en France, certains sont artisans, d'autres sont conducteurs salariés d'entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport et les derniers sont salariés d'entreprises de transports.

Ainsi, concernant la seule population des conducteurs de poids-lourds le décompte apparié entre les victimes des accidents de la circulation et celles des accidents du travail entraînant un arrêt de travail (d'au moins un jour supplémentaire à celui de l'accident), est très problématique pour des raisons de compatibilité entre les définitions des populations.

En effet, il faudrait pouvoir extraire du fichier des accidentés de la route le sous ensemble des conducteurs d'un poids-lourd ayant subi un traumatisme (déterminable au bout de six jours : Tué, BG, BL). Pour cela, il faut retrouver les Procès Verbaux, y recueillir l'adresse de chaque conducteur, procéder à une enquête supplémentaire auprès de la CPAM dont chacun dépend et des CRAM dont dépendent les entreprises qui les emploient. A ces premières conditions, une partie des victimes d'accidents de la route qui, conducteurs de PL salariés appartiennent aux deux fichiers, pourrait être utilisés à l'appariement des informations des deux fichiers.

Néanmoins, l'impact des accidents de la route impliquant les poids lourds ne concerne pas les seules victimes professionnelles. Pour un tué dans les poids lourds, on en a neuf parmi les adversaires et pour une victime dans les poids lourds, huit le sont parmi les adversaires. Par ailleurs, les propriétés de cette accidentologie ne sont pas réductibles à celles des seuls conducteurs salariés, travaillant dans des entreprises appartenant à un seul secteur donné de l'activité économique et comptabilisées comme entreprises françaises.

Il s'ensuit que, si une accélération de la publication de résultats périodiques plus détaillés s'avérait possible, il conviendrait de maintenir la dualité des problématiques, en publiant, d'une part, une série (mieux informée) permettant de suivre l'évolution de l'accidentologie routière liée aux pratiques économiques qui encadrent les opérations de camionnage et, d'autre part, une série sur l'accidentologie du travail liée à la circulation, propre aux professionnels de la route que sont les conducteurs de camions.

Cette dernière série, pour être construite, implique qu'une étude particulière soit menée afin d'expérimenter des procédures de recueil permettant d'établir les conditions techniques et pratiques visant à réaliser un meilleur appariement entre les informations des deux sources d'information principales que sont les PV d'accidents de circulation et les DAT. Seules des expérimentations réduites permettraient de valider ou non ces différents types de procédures.

VI - Les accidents du travail les CPAM, les CRAM et la CNAM.

1 - La Sécurité Sociale et les CRAM :

Avec un réseau de 125 CPAM et de 16 CRAM, la Sécurité Sociale couvre les problèmes de santé et d'accidentologie du travail et de trajet de 14 140 000 salariés du Régime Général, soit 63,5% de l'ensemble de la population active. Si l'on exclut les accidents de trajet et les problèmes de santé, en 1993 on comptait pour les accidents du travail au sens strict, 855 cas de mort, 94 d'incapacité permanente 53 077 cas de paiement d'incapacité permanente et 675 932 cas d'accidents du travail avec arrêts d'au moins un jour en sus du jour de l'accident.

L'ensemble des cas gérés par les CPAM et les CRAM donnent lieu à une codification à partir de laquelle des statistiques sont élaborées, permettant de repérer par Région et selon les Comités Techniques Nationaux, les coûts réels entraînés par ces accidents et de produire des indicateurs de risque.

Deux catégories principales de statistiques sont produites par la CNAM : les statistiques financières et les statistiques technologiques. Les premières sont établies pour chaque année, elles présentent des coûts d'accidents et des taux de risque des invalidités permanentes au regard des incapacités temporaires. Les secondes sont établies pour chaque année dans leur détail, et s'appliquent à répartir pour chaque groupement technologique les accidentés en fonction de caractéristiques démographiques, sociales et techniques, visant les circonstances de l'accident et les lésions de l'accidenté. Les chiffres de 1993 sont connus en 1995 (cf. annexe 1).

Une autre statistique est publiée, fournissant des données trimestrielles estimées. Des estimations sont effectuées avec les chiffres connus en Décembre de l'année précédente, sur les deux premiers trimestres. Ils sont publiés en Mars de l'année en cours. Ainsi, en mars 1996 les "chiffres estimés" publiés couvrent les années 1994 et le premier semestre de 1995. Ils sont ventilés selon les CTN et les Régions, donnent donc une estimation des accidents du travail survenus, des accidents avec arrêts et des accidents mortels.

2 - Les ressources potentielles des bases de données CNAM:

Indéniablement, la Sécurité Sociale, via la CNAM a la base de données la plus homogène concernant le suivi des accidents du travail de la population professionnelle des salariés du régime général. Néanmoins, l'identification des conducteurs professionnels de poids lourds n'est pas aisée dans ces fichiers.

Il est possible d'identifier les entreprises dont l'activité principale est le transport (voir l'annexe 2 : tableau des correspondances entre les codes NAF de l'INSEE et les codes "Risque" de la CNAM), mais dans l'état actuel des choses, il n'est pas possible d'identifier la profession de la personne autrement que par une qualification très générale. En effet, les ouvriers sont distingués des cadres ou des employés. Le risque ouvrier étant plus fort que celui des agents de bureaux, la composition de la main d'oeuvre de l'entreprise va être prise en compte dans le calcul du taux de cotisation.

2.1 - Un codage regroupant des catégories multiples :

2.1.1 - Les activités des entreprises :

Les Comités Techniques Nationaux de la CNAM regroupent des entreprises repérées par des codes des activités économiques établis selon la Nomenclature des Activités Françaises (NAF). Concernant les activités de camionnage, les entreprises de transport se trouvent dans la CTN 12 qui se compose de 7 groupements technologiques plus restreints. La partition des entreprises en groupes technologiques répond à la préoccupation de maximiser l'homogénéité des propriétés techniques des activités des entreprises qui y sont regroupées afin d'y faciliter les politiques de prévention.

Tableau 3 : Les salariés et les accidents du travail de la CTN 12

Chiffres CNAM 1993	Nombre de Salariés	Accidents avec AT	Accidents avec IP
G 1204	41,6%	61,4%	60,0%
G 1205	11,0%	10,8%	11,0%
Autres G12	47,3%	27,8%	28,1%
Ensemble CTN 12	100%	100%	100%

Les deux groupes les plus proches des catégories concernant le transport par route des marchandises sont les groupes 1204 et 1205 (cf. Nomenclature ci après).

Le tableau 3 montre que ces deux groupes technologiques (1204 et 1205) sont aussi ceux qui comptent le plus grand nombre d'accidents et notamment d'accidents avec IP.

Il est probable que pour mieux coller aux catégories que le Ministère définit comme les transports, la Nomenclature des groupements technologiques devrait être revue de telle sorte que certains éléments soient ajoutés et d'autres retirés. Les éléments du groupement 1205 par exemple, comportent des éléments liés aux transports de marchandises et d'autres aux transports de voyageurs. Le groupement 1204 comporte des éléments correspondant au ramassage des ordures, des déchets et à leur traitement.

Autrement dit, les regroupements préexistants des codes doivent être revus pour mieux correspondre aux besoins définis. Pour arriver à une telle chose il est nécessaire d'envisager une coopération avec les services de la CNAM.

NOMENCLATURE DES GROUPEMENTS TECHNOLOGIQUES
de la CTN 12 de la CNAM TS
Industries des transports et de la manutention

12.01 — 1.Manutention sol-eau I

12.02 — 2.Manutention sol-eau II

12.03 — 3.Manutention : sol-sol (sans transport)

12.04 — 4.Transport et manutention de marchandises

- 60.2LB Transports routiers de marchandises de proximité
- 60.2LC Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes
- 60.2MB Transports routiers de marchandises interurbains
- 60.2MB Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques ou réfrigérants interurbains
- 60.2NA Déménagement et garde-meubles
- 63.4AA Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement ou la livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express.
- 64.1CA Autres activités de courrier : activités autres que celles exercées par la Poste Acheminement du courrier, lettre, colis généralement en express. Activité de coursiers urbains et taxis marchandises.
- 90.0BA Enlèvement des ordures ménagères avec personnel direct de collecte et des déchets industriels et commerciaux banals.
- 90.0BC Entreprises de traitement des ordures ménagères et des déchets industriels et commerciaux banals.

12.05 — 5.Transport de personnes et manutention de marchandises

- 60.1ZB Transport ferroviaire : chemin de fer d'intérêt général, voies d'intérêt local : exploitation d'embranchements particuliers
- 60.2EA Transport de voyageurs par taxis
- 60.2GB Location d'autocars (avec conducteur) à la demande
- 60.2LA Transports routiers associés (marchandises et voyageurs) de proximité
- 60.2MA Transports routiers associés (marchandises et voyageurs) interurbains
- 60.2PA Location de véhicules utilitaires avec conducteur dont le TPC ≤ 3500 kg
- 60.2PB Location de véhicules industriels avec conducteur
- 60.2PB Location de véhicules industriels sans conducteur
- 85.1JA Ambulances

12.06 — 6.Activités diverses

12.07 — 7.Activités non désignées ailleurs

- 60.2AA Transports urbains de voyageurs,
- 60.2BA Transports routiers réguliers de voyageurs,. Ramassage scolaire et de personnel et navette d'aéroport. Autres transports routiers de voyageurs: organisation d'excursions en autocar. Circuits touristiques urbains en car.
- 63.4BC Affrètement routier,
- 63.4CC Organisation des transports routiers internationaux

2.1.2 - Les codes "profession" des individus :

A partir de 1997, le code profession devrait être plus précis dans les fichiers de la CNAM. En effet, les professions devraient être codées selon le code PCS de l'INSEE à deux chiffres. Ainsi, il sera possible de disposer d'un code "Chauffeur". Ce code reste cependant très général. Il regroupe toutes les personnes dont l'activité principale est de conduire un véhicule routier, ce qui va des voitures de maîtres jusqu'aux vélomoteurs des coursiers, en passant par les camions, les autocars et les taxis. La nomenclature de la page suivante décrit précisément les définitions à la base du codage de cette catégorie. Le tableau 4 répartit les individus selon leur "profession" détaillée et le "secteur d'activité" de l'entreprise qui les emploie.

Tableau 4 : Répartition des "chauffeurs" salariés par profession et par secteur, en 1990, (Données issues des Recensements de la Population)

PROFESSIONS DE CHAUFFEURS RP 1982 et 1990 (sondage au 1/4) FP* LPC* INRETS /Source INSEE		1990		
		Ensemble économie	Secteur Transport	Autres secteurs
64	Nombres d'individus	554 272	256 264	298 008
	% colonne			
64	CHAUFFEURS, salariés :	100%	100%	100%
6411	Conducteurs routiers et grands routiers	57,5	62,2	53,4
6415	Conducteurs livreurs, coursiers	25,4	10,5	38,3
6412	Cond. de véh. routier de tpt en commun	12,5	24,0	2,5
6413	Conducteurs de taxis	1,4	2,4	0,4
6414	Autre : cond. de voitures particulières	3,3	0,9	5,3
	% ligne			
64	CHAUFFEURS, salariés :	100%	46,2	53,8
6411	Conducteurs routiers et grands routiers	100%	50,0	50,0
6415	Conducteurs livreurs, coursiers	100%	19,1	80,9
6412	Cond. de véh. routier de tpt en commun	100%	89,1	10,9
6413	Conducteurs de taxis	100%	82,9	17,1
6414	Autre : cond. de voitures particulières	100%	12,1	87,9

A l'intersection des codes NAF (secteur d'activité), concernant les entreprises de transport routier de marchandises, et des codes de la CS 64 (càd, "chauffeur"), il est possible de décrire une population de conducteurs de camions appartenant à deux ensembles distincts: "le secteur du transport" et "les autres secteurs de l'activité économique".

Ainsi, seulement 58% des salariés codés "chauffeurs" sont des conducteurs de poids lourds, et 42% conduisent d'autres engins que des poids lourds. La moitié des 318 614 conducteurs routiers et grands routiers sont dans des entreprises dont l'activité économique principale les situe hors du secteur des transports.

Mais, à l'intérieur même du secteur des transports sous la catégorie "chauffeurs", on compte 62% de chauffeurs de camions, 24% d'autocaristes, et 14% de livreurs de colis ou de plis en VL, en motos, à vélomoteurs et à bicyclettes, ou encore des conducteurs de VL d'entreprises ou de particuliers.

Ainsi, la catégorie "Chauffeur", n'est pas, loin s'en faut, une catégorie pure, représentant les seuls conducteurs de poids lourds. Par ailleurs, les chauffeurs se répartissent entre les divers secteurs de l'activité économique et ne sont pas majoritairement dans le secteur du transport.

CS. 64 - CHAUFFEURS

Cette catégorie regroupe tous les conducteurs de véhicules routiers à l'exclusion des militaires et des conducteurs d'ambulance (5223), de trolleybus (6522) et de bennes à ordures (6891).

Les catégories incluses dans la classe CHAUFFEURS sont les suivantes :
(cf. nomenclature PCS de l'INSEE)

PCS. 6411 - " Conducteurs routiers et grands routiers " :

Définition : salariés préparant et effectuant le transport de marchandises dans un véhicule lourd (poids total autorisé en charge supérieur à 3,5t.). Ils sont responsables de l'arrimage et de leur chargement. Ils participent parfois à l'entretien courant de leur véhicule".

Noyau : camionneur; conducteur camion, PL, Poids lourds, routier: transport de marchandises.

Assimilés : chauffeur camion, PL, Poids lourds ou routier: transport de marchandises; chauffeur grumier; chauffeur mécanicien; chauffeur transporteur; convoyeur poids lourd.

Cas limite inclus : chauffeur déménageur; chauffeur livreur poids lourd; chauffeur magasinier poids lourd; stagiaire conducteur routier.

Cas limite exclus : cariste; chauffeur bus, car tourisme, TC: transport de personnes; chauffeur taxi; chauffeur de ramassage marchandises; chauffeur livreur sauf poids lourd.

PCS. 6412 - " Conducteurs de véhicules routiers de transport en commun " :

Définition : " salariés conduisant un autobus ou un autocar (au moins 10 places avec le chauffeur), en ville ou en campagne. Ils effectuent en général un trajet régulier. Ils perçoivent souvent le prix des places et renseignent la clientèle".

Noyau : conducteur de bus; conducteur de car.

Assimilés : chauffeur de ligne; chauffeur de ramassage personnes; conducteur receveur; conducteur de transport en commun; machiniste RATP.

Cas limite exclus : chauffeur camion, PL, poids lourd, routier: transport de marchandises; chauffeur taxi; conducteur de tramway, trolley-bus.

PCS. 6413 - " Conducteurs de taxi " :

Définition : " salariés conduisant une voiture légère (au plus 9 places, chauffeur compris) dans laquelle ils transportent n'importe quel client vers un lieu de son choix à l'intérieur d'une zone déterminée, en général à courte distance, en ville ou en campagne, moyennant une redevance qu'ils sont chargés de percevoir".

Noyau : chauffeur de taxi.

Assimilés : chauffeur de grande remise; chauffeur de voiture de place; taxi, taxi man, taxiteur.

Cas limite exclus : chauffeur auto, VL; chauffeur bus, car, tourisme; chauffeur de taxi et ambulance.

PCS. 6414 - " Conducteurs de voitures particulières " :

Définition : "salariés chargés de transporter certaines personnes dans une voiture légère (au plus 9 places chauffeur compris)".

Noyau : chauffeur auto, VL, direction d'entreprise.

Cas limite exclus : chauffeur ambulancier; chauffeur de taxi.

PCS. 6415 - " Conducteurs-livreurs, coursiers " :

Définition : "salariés qui conduisent des véhicules légers (< 3,5t. autorisées en charge) pour enlever ou livrer des marchandises, en général à faible distance. Ils ont la responsabilité de leur chargement, et des opérations commerciales et encaissements qui peuvent être liés à la livraison".

Noyau : chauffeur de ramassage marchandises; conducteur livreur; coursier; livreur.

Assimilés : chauffeur emballeur; commissionnaire coursier; distributeur de journaux; ramasseur de lait.

Cas limite inclus : aide chauffeur; aide livreur; chauffeur manutentionnaire; chauffeur vendeur; vendeur livreur.

Cas limite exclus : chauffeur de ramassage personnes; chauffeur livreur poids lourd, routier.

3 - Le suivi des accidents du travail dans les fichiers de la CNAM :

Dans les deux sections précédentes, les ordres de grandeurs du nombre de salariés concernés et de la gravité des accidents dans lesquels ils sont impliqués ont été établis à partir de deux découpages différents : le découpage par "groupe technologique" ou par l'activité de l'entreprise et le découpage par la "profession". Ces ordres de grandeurs sont approchés car les sources sont distinctes. Les chiffres des "professions" sont issus du Recensement de la Population de l'INSEE de 1990, tandis que les nombres liés au découpage par "groupement technologique" viennent de la CNAM.

Ces deux séries de données ont le mérite de résumer le double problème qui se pose lorsqu'il s'agit de produire une statistique sur les accidents du travail qui soit spécifique à un groupe d'activité ou à une "profession" particulière. D'une part, il faut produire un travail sur les statistiques existantes pour approcher la cible, d'autre part l'importance de ce travail doit être mesuré aux enjeux pour repérer les conditions de sa faisabilité.

Pour éclairer ces deux problèmes et les conditions d'une solution intéressante un raisonnement est nécessaire. Il s'appuie sur les données présentées dans les tableaux 5, 6 et 7 qui établissent en termes de population concernée et de risque supporté, les enjeux qui peuvent motiver ou non les Institutions à opérer ou faire faire les travaux nécessaires.

3.1 - les enjeux en termes de risque :

Globalement, si l'on ne considère que les accidents du travail, directement liés à l'activité professionnelle à l'exclusion des accidents de trajet, les accidents ayant lieu en dehors de l'entreprise (c.à.d, ailleurs que dans l'établissement habituel) représentent 3,3% des accidents avec arrêt de travail, et 6,5% des invalidités permanentes. Quoiqu'ils ne se recouvrent pas réellement avec les accidents en dehors de l'établissement habituel d'emploi de la personne, les accidents ayant pour cause le véhicule représentent eux 3,7% des AT et 8,0% des IP.

Le risque est en apparence peu important rapporté à la population totale. Mais la gravité est significativement plus forte. Cela rejoint une des conclusions maintenant bien établies d'accidentologie du travail où apparaît un sur risque dans les processus de travail entraînant un ou des déplacements par rapport aux processus ou aux postes de travail fixes (cf. Carré & Paran 1991, bibliographie).

Le même phénomène de sur-risque de gravité lié au déplacement apparaît pour les accidents de trajet domicile travail, qui représentent 11,2% de l'ensemble* des arrêts de travail et 21,0% des arrêts avec invalidité (*arrêts et invalidités concernant à la fois les accidents de trajet et les accidents du travail).

Ainsi parmi les AT, 76‰ sont des IP, cette proportion monte respectivement à 155‰, 167‰, 171‰, selon qu'il s'agit des accidents hors entreprise, des accidents domicile-travail ou des accidents dont la cause est le véhicule.

Tableau 5 : Répartition des accidents avec arrêt de travail et des invalidités permanentes selon le lieu et l'élément matériel (ou cause matérielle)

accidents survenant	Arrêt de Travail	Invalidité Permanente	IP/AT	causes accidents	Arrêt de Travail	Invalidité Permanente	IP/AT
en entreprise	85,9%	73,8%	76/1000	autres causes	85,5%	72,6%	75/1000
hors de l'entreprise	2,9%	5,1%	155/1000	cause Véhicule	3,3%	6,3%	171/1000
trajet domicile-travail	11,2%	21,1%	167/1000	trajet domicile-travail	11,2%	21,1%	167/1000
<i>champ = accidents du travail & accidents de trajet</i>	100% (761285)	100% (67310)	88/1000	<i>champ = accidents du travail & accidents de trajet</i>	100% (761285)	100% (67310)	88/1000

L'ensemble des conducteurs de véhicules sont davantage soumis aux risques liés à des déplacements professionnels que les autres travailleurs. Ainsi, plus du quart des accidents hors domicile et le quart des accidents ayant pour cause le véhicule sont le fait de salariés de la CTN12, avec un poids très important pour les groupements technologiques 1204 & 1205.

Tableau 6 : Part des groupements technologiques de la CTN12 dans les différents types d'accidents.

	CTN 12 & manutention	Transport	Groupements techno- logiques 1204 & 1205	Nombre pour Ensemble des CTN
Salariés	4,6%		2,4%	100% (14139929)
AT quelque soit le lieu	7,6%		5,5%	100% (675932)
IP quelque soit le lieu	8,5%		6,1%	100% (53077)
AT hors entreprises	27,3%		22,0%	100% (22096)
IP hors entreprises	22,6%		19,9%	100% (3435)
AT cause véhicule	25,0%		20,0%	100% (24776)
IP cause véhicule	23,2%		19,2%	100% (4232)

Ainsi, représentant 4,6% des salariés assujettis, la CTN12 produit 7,6% des AT et 8,5% des IP ce qui la situe dans les groupes à haut risque. Mais, 72,7% des AT hors entreprise et 75% des AT liées à une cause véhicule sont produites dans des groupes technologiques additionnant des entreprises dont l'activité et le risque ne sont pas définis par les fonctions de transport.

3.2 - Les enjeux en termes de populations :

La difficulté de repérage des conducteurs dans l'ensemble des actifs est redoublée par la difficulté rencontrée en terme de problématique à vouloir ne considérer qu'une partie d'entre eux.

Les conducteurs de poids-lourds salariés sont catégorisés par l'INSEE parmi les Ouvriers Qualifiés. Ils sont soumis à des risques qui, vue l'homogénéité relative de leur outil de travail, devraient pouvoir les faire considérer comme appartenant à un même ensemble. Ils représentent un ouvrier sur vingt et 8,6% des ouvriers qualifiés. La moitié d'entre eux sont dans les entreprises de transport, l'autre moitié dans les entreprises des autres secteurs.

Tableau 7 : Les emplois ouvriers et les chauffeurs par secteurs de l'activité économique.

source : RP 1990	Secteur Transport	Autres secteurs	Ensemble des Secteurs
Conducteurs de poids lourds	2,5%	2,5%	5,0%
Autres chauffeurs	1,5%	2,2%	3,7%
Chauffeurs (ouvriers qualifiés)	4,1%	4,7%	8,8%
Autres Ouvriers Qualifiés	2,5%	47,7%	50,2%
Ouvriers Non qualifiés	1,4%	39,6%	41,0%
Ensemble des Ouvriers	7,9% (501700)	92,1% (5809193)	100% (6310437)

La moitié des conducteurs de poids lourds, appartenant à la CTN12 produiraient entre 22% et 27,3% des AT "hors entreprise" et entre 20% et 25% des AT ayant pour "cause le véhicule" (voir les lignes 4 et 6 du tableau 6). Si donc, était pris pour vrai, le fait que le risque est proche sinon semblable pour les conducteurs qu'ils soient ou non dans des entreprises de transport, il

faudrait considérer que l'ensemble des conducteurs de véhicules lourds supportent entre 44% et 54,6% du risque total des accidents hors entreprise et entre 40% et 50% des accidents liés au véhicule, soit respectivement de 9700 à 11050 et de 10900 à 12388 des accidents du travail.

L'enjeu en termes d'AT est assez bas (1,4% à 1,8% des AT) mais significatif en termes d'IP puisque 3% à 4% d'entre elles sont concernées par ces accidents. Au regard de ces enjeux, il est clair qu'il faut tenter de considérer la population des chauffeurs de poids lourds dans son ensemble.

Il conviendrait donc de préparer pour la saisie et les traitements de 1997 un canevas de travaux permettant d'approcher au mieux le problème des accidents liés au déplacement ou au véhicule de façon à serrer de plus près la population des professionnels.

Par exemple, il pourrait être procédé déjà, à des traitements spécifiques qui, au croisement de la catégorie professionnelle des Ouvriers Qualifiés, des sous groupes de la NAF concernant des populations ouvrières où le taux de conducteurs de poids lourds est plus ou moins important, en introduisant la cause véhicule et la mention accident hors de l'entreprise, permettraient de définir un espace plus serré d'analyse de l'accidentologie où les chauffeurs professionnels jouent un rôle important.

Cela permettrait de mettre en place avant les traitements de l'année 1997, à partir de laquelle, le code "chauffeur" devrait être indiqué, une procédure de travail et des moyens propres. L'intérêt de la mise en place d'une telle coopération serait de sensibiliser la CNAM à ces problèmes au point d'intégrer des éléments d'amélioration de la qualité de l'information dans ses procédures habituelles. L'idée serait d'aboutir à ce que la CNAM, sur ce sujet particulier, soit d'accord pour procéder à un codage plus détaillé de la catégorie des chauffeurs professionnels.

Nous ne saurions trop insister sur la nécessité d'un travail commun avec la CNAM pour aboutir à un objectif raisonnable d'amélioration de l'information sur les différentes catégories de chauffeurs. Il pourrait être coordonné avec la préoccupation de la CNAM à propos des accidents de trajets (domicile-travail). Celle-ci se mobilise en effet, pour faire une importante campagne de prévention de ces accidents en l'an 2000.

VII - Les Services Régionaux du Ministère des Transports et le problème des accidents.

Beaucoup de régions se sont investies dans la création d'Observatoires Régionaux intégrant des préoccupations initialement centrées sur l'économie qui, maintenant se tournent vers les problèmes d'emploi, de conditions d'exercice du métier de conducteur de poids lourds sinon de conditions de travail dans le transport routier.

Les initiatives pour améliorer le suivi des échanges qui déterminent l'activité, le suivi de l'évolution de l'emploi, le suivi des opinions sur les conditions de travail, le suivi des politiques publiques sont connues de tous et certaines ont débouché sur des produits directement utilisables par les opérateurs de transports, telles les cartes des temps minima pour effectuer des parcours.

Depuis, le Ministère a encouragé les rapprochements entre les différents services afin que les questions liées "au social" soient traitées, notamment pour identifier et promouvoir par la coopération entre les services et les acteurs des éléments de suivi du Contrat de Progrès.

Concernant plus spécifiquement l'objet du présent rapport, à savoir les accidents de la circulation ou du travail impliquant les conducteurs professionnels, l'initiative qui nous a paru la plus proche des préoccupations de constitution, sinon de transformation, des procédures de production d'informations sur le sujet, est celle menée en région Midi Pyrénées.

L'intérêt de cette initiative est d'abord le choix de coopérer de façon très pragmatique et concrète qu'ont fait les opérateurs potentiels de la production de l'information de base, à savoir la CNAM, la DRE et la DRTT. Ils opèrent en intégrant au fur et à mesure de l'avancement du travail, l'aide, les conseils et les avis d'institutions proches des professionnels tels que l'AFT et PROMOTRANS.

Plusieurs réunions ont eu lieu sur le problème et très vite une double estimation du champ des entreprises et des salariés concernés a été produite (cf annexe 3). Elle avait l'intérêt d'être plus précise quant à la définition des types d'entreprises analysées que les habituels groupements technologiques de la CNAM ou les catégories résumant les nomenclatures d'activités de l'INSEE (NAF40, NAF100).

Prenant conscience des différences produites par le comptage selon des fichiers différents, le travail qu'a nécessité la recherche de l'explication des différences a permis aux uns et aux autres de se faire une idée réaliste des possibilités des diverses solutions envisageables et des travaux utiles pour produire l'information la plus fiable possible et la plus proche des objectifs que l'on se fixe.

La discussion concernant l'adéquation entre les moyens pratiques et techniques réellement disponibles, réellement mobilisables et les objectifs a été ardue mais productive. Chacun s'est formé aux problèmes qui sont habituellement rencontrés dans la production d'information significative, notamment pour ce qui concerne les limites des bases de données et les problèmes de pertinence du sens attribuable à des données produites ou envisageables.

L'ORT avait constitué le groupe de travail dans le but d'étudier les statistiques de la CRAM, il était apparu qu'il n'était pas envisageable dans l'immédiat d'apparier les fichiers de la CRAM avec ceux de la Sécurité Routière.

Pour ce qui concerne donc les données de la CRAM et celles de l'INSEE, en ce qu'elles permettent le repérage des entreprises de transport routier selon des nomenclatures d'activités plus précises que la simple dénomination transport routier, le problème qui est apparu est celui du décalage entre les données selon qu'on les considère du point de vue de la définition CRAM des groupes de risques (Comités Techniques Nationaux) ou du point de vue de la définition de l'INSEE (Nomenclature des Activités Françaises). Presqu'équivalentes sur les valeurs totales, ces deux manières de comptabiliser les entreprises et leurs salariés aboutissent à des évaluations différents lorsque l'on regarde les résultats désagrégés, notamment par sous secteurs de l'activité transport. Un travail visant à déterminer les raisons des incohérences entre les fichiers devait être mené par la CRAM et l'INSEE, sans intervention des services de l'Équipement et des Transports.

Concernant les délais de production de données consolidées, la vérification, la validation et l'exhaustivité de celles-ci impliquaient que le chiffre à peu près stable des AT ne pouvait être connu qu'à "t + 3 trimestres", les coûts n'étant connus, eux, qu'après plus d'un an.

L'ORT s'est donc orienté vers une publication annuelle des résultats régionaux des accidents du travail à l'intérieur d'une rubrique "observation sociale" partie intégrante de la publication de l'ORT. Le responsable de la CRAM a écrit un article présentant les tendances principales de l'accidentologie des sous secteurs de la CTN12 les plus proches de la définition du secteur des

transports de marchandises et de voyageurs en le comparant aux données nationales et aux autres CTN de la Région.

Les responsables locaux considèrent, à juste titre avoir mené le débat aussi loin qu'il était en leurs pouvoirs. Ils ne peuvent aller plus loin que si les responsables de la CNAM, de l'INSEE et du Ministère des Transports favorisent la mise en oeuvre de moyens améliorant la précision des catégories recensées (notamment en promouvant le codage des différentes catégories de chauffeurs professionnels, de camions, de cars, de taxis, de VLU, de VL ou de deux roues) et l'homogénéisation des champs des fichiers de la CRAM et de l'INSEE du point de vue des découpages NAF et CTN.

Conclusions

De l'ensemble des éléments mis en évidence dans ce rapport quelques enseignements sont à retenir et quelques recommandations sont suggérées :

a/ Vouloir générer une statistique unique et exhaustive intégrant à la fois les accidents du travail et les accidents de la circulation est actuellement impossible.

Un appariement partiel entre des parties de fichiers CNAM et ONSIR nécessiterait une étude fouillée des cas identifiés. Pour expérimenter les conditions concrètes d'un tel appariement, il faudrait, à titre expérimental dans une ou deux zones géographiques, remonter aux documents de base, les Procès Verbaux d'accidents de la circulation (servant à la constitution des fiches "BAAC" qui composent le fichier des accidents) pour retrouver dans les fichiers de la CRAM, via son nom et son adresse, les caractéristiques de l'entreprise utilisant le poids lourds impliqué dans l'accident. Ensuite, on peut tenter d'y repérer si le conducteur de poids lourd salarié a ou non eu un arrêt de travail lié à l'accident. Les recherches à faire pour chaque cas seraient assez difficiles.

De plus, s'agissant de la Sécurité Routière il ne peut être question de limiter le problème de l'accidentologie liée à la circulation des poids lourds aux seuls risques encourus par les professionnels. L'étude du risque, en terme de gravité, montre que pour deux conducteurs professionnels de poids lourds subissant des traumatismes, huit autres usagers de la voie publique sont blessés ou décédés dans les accidents de la circulation impliquant, au moins, un poids lourds.

b/ Si pour l'instant, les deux séries statistiques sont conservées chacune avec sa problématique de constitution, il paraît judicieux de considérer des solutions à étudier, sous forme d'expériences à suivre rationnellement, afin d'améliorer la qualité, le sens et la pertinence des informations produites dans ces deux domaines.

Pour la sécurité routière une identification des activités des entreprises employant les conducteurs accidentés (ou dont ils sont dirigeants), sous la forme d'une différenciation entre celles qui appartiennent au secteur du transport et les autres (à défaut du type de travail habituellement réalisé par le conducteur) constituerait une amélioration importante de l'information concernant les accidents. Car en effet, il s'agit d'une des clefs nécessaires pour pouvoir comparer (à défaut de rapprocher termes à termes les fichiers), en tout cas pour donner du sens à une comparaison des résultats des données CNAM et ONSIR.

Dans l'état actuel des choses, les résultats des deux fichiers sont difficilement comparables du fait qu'un conducteur de poids lourds sur deux est, en fait issu, d'une entreprise industrielle ou commerciale transportant elle même ses produits. Par construction donc, seuls les arrêts de travail d'un conducteur sur deux est dans le champ de la CTN12 de la CNAM, tandis que le champ du fichier des accidents de la circulation impliquant des poids lourds englobe tous les conducteurs de véhicules lourds. La recherche de cette information nécessite un retour au PV, en l'état actuel des choses. Il y a donc là matière à étudier la question sous ses aspects pratiques et institutionnels.

c/ La perspective de créer des séries statistiques rendant compte de l'accidentologie du travail des seuls conducteurs de poids lourds lors des opérations de conduite est probablement trop limitée pour amener la CNAM à engager, sous le seul argument de l'intérêt qu'y porte le Ministère des Transports, un effort soutenu de codage précis des métiers exercés par exemple.

Il faut rappeler que l'accidentologie liée aux déplacements a un taux de gravité plus élevé que celle qui caractérise les accidents survenant dans les opérations "sédentaires", et cela quelques soient les secteurs considérés de l'activité. Par ailleurs, du point de vue scientifique, il convient d'avoir des données sur les conducteurs de poids lourds des autres secteurs que le transport afin qu'une étude comparative des risques des uns et des autres puisse être menée. Ensuite, il convient de voir si les autres catégories de conducteurs notamment en VLU ou VL, utilisant ces engins à titre professionnels ont une accidentologie semblable ou très différente de celle des conducteurs de véhicules lourds. La relative faible part des accidents "hors de l'entreprise" ou "liés au véhicule", respectivement 2,9% et 3,3% des AT¹, 5,1% et 6,3% des invalidités permanentes pour l'ensemble des CTN, amène à penser que si l'amélioration de l'information statistique ne devait ne concerner qu'une partie des salariés (dans le cas d'espèce 1/5ème des AT et des IP liées aux véhicules ou aux déplacements professionnels concernent les groupes de la CTN12 relatives aux transports en tant que tels!) milite pour que l'on ne limite pas le problème au seul secteur des transports et aux seuls conducteurs de poids lourds.

En termes d'accidentologie du travail, l'identification plus précise des professions des ouvriers, employés dans les différents secteurs, avec la qualification de "Chauffeur", déclinée dans ses cinq positions (cf. p20) est l'objectif le plus important à atteindre. Cela permettrait de repérer le poids de ces professions itinérantes dans les accidents à fort taux de gravité que sont les AT "en déplacement" ou "liés aux véhicules". Un certain temps de rodage est indispensable.

En effet, la CNAM doit, à partir de 1997, "coder" la profession en tenant compte du code PCS à deux chiffres au moins. Il sera, en principe possible, dans les exploitations des données de 1997 de disposer d'un calibrage plus précis de l'accidentologie des "chauffeurs". Mais, cette catégorie restera imprécise puisqu'elle contient cinq sous catégories.

Néanmoins, il est envisageable et pour cela, une négociation institutionnelle avec la CNAM sous la forme de la mise en place d'un travail pratique, défini selon des objectifs intéressant à la fois la CNAM et le Ministère (comme évoqués plus haut) sur des données issues de parties de ses fichiers, serait un bon moyen de tester quelques pistes pour atteindre une plus grande précision des résultats intéressant les problèmes de la conduite professionnelle et des accidents du travail.

A titre d'illustration de ce qu'il est légitime d'attendre de ce nouveau codage, le tableau d'une partie des résultats du Recensement Général de la Population de 1990 est présenté (tableau 8). Il est extrêmement rare de terminer un rapport avec un tableau, mais celui-là souligne que les données reconstruites peuvent être riches d'enseignements.

En effet, on peut y lire que c'est dans les activités, dites du tertiaire, que l'on trouve le plus grand nombre de conducteurs : 46,5% sont dans le transport, 32,7% dans les autres activités tertiaires, 13,6% sont dans l'industrie et 7,2% dans l'agriculture et le BTP, ces secteurs représentant respectivement, 11,2%, 28,9%, 41,1% et 18,8% des ouvriers qualifiés.

En moyenne de toutes les activités économiques, 15,1% des ouvriers qualifiés sont des "Chauffeurs", 9,2% dans les activités non spécialisées dans les transports. Dans les activités, telles que le "Commerce de gros alimentaire" (60%), le "Commerce de gros non-alimentaire" (29,5%), "l'agriculture" (30,8%), les "industries de la viande et du lait" (26,8%), les "services marchands rendus aux entreprises" (19,4%), le "commerce de détail" (16,0%) et les "services marchands rendus aux particuliers" (15,4%), le taux de "chauffeurs" est significatif dans la composition de la main d'oeuvre des ouvriers qualifiés. Par ailleurs, dans le secteur du

¹ou 14,1% et 14,5% des AT, 26,2% et 27,4% des invalidités permanentes si on y ajoute les accidents de trajet domicile travail.

transport 62% des ouvriers qualifiés sont des "chauffeurs", dans les sous secteurs du transport routier ils représentent les 9/10èmes des ouvriers qualifiés.

Approfondir la connaissance de ces données dans les fichiers de la CNAM nous semble être une proposition positive, en tout cas être un point de passage obligé, pour avancer dans la connaissance, donc d'information, des problèmes d'accidentologie.

Tableau 8 : Les "Chauffeurs" une catégorie des Ouvriers qualifiés réparti dans les secteurs économiques

ACTIVITES ECONOMIQUES (N 4, 15A et 40) RGP 1990 (sondage au 1/4) FP, LPC, INRETS / Source INSEE	Chauffeurs (CS64)	Ouvriers (CS6)	dont : OQ (CS61)	Taux de Chauffeurs / Ouvriers	Taux de Chauffeurs /OQ
nombre d'individus	554272	6433914	3663830	-	-
ENSEMBLE	100%	100%	100%	8,6	15,1
AGRICULTURE (U01 - T01)	0,8%	3,5%	0,4%	1,9	30,8
INDUSTRIE	13,6%	44,0%	41,1%	2,7	5,0
U02 - Industries Agricoles et Alimentaires :	5,2%	5,6%	4,7%	8,1	16,8
T02 - Industries de la viande et du lait	2,5%	2,1%	1,4%	10,6	26,8
T03 - Autres industries agricoles et alimentaires	2,7%	3,5%	3,3%	6,7	12,5
U03 à U 06 (T04 à T23)- Énergie, biens int,équip...	8,3%	38,5%	36,4%	1,9	3,5
BATIMENT, GENIE CIVIL et AGR (U07-T24)	6,5%	15,3%	18,5%	3,7	5,3
TERTIAIRE	79,2%	37,1%	40,1%	18,4	29,9
U08 - Commerce :	18,5%	8,7%	9,3%	18,3	29,9
T25 - Commerce de gros alimentaire	7,6%	1,9%	1,9%	34,4	60,0
T26 - Commerce de gros non alimentaire	6,5%	3,1%	3,4%	18,5	29,5
T27, T28 - Commerce de détail alim. ou non	4,3%	3,7%	4,1%	9,9	16,0
U09 - Transport et télécommunications	46,5%	8,2%	11,8%	49,1	59,6
T31 - Transport	46,2%	7,7%	11,2%	51,6	62,4
T32 - Télécommunications et postes	0,2%	0,4%	0,6%	4,5	6,0
U10 - Services marchands :	7,9%	13,3%	11,9%	5,1	10,1
T29, T30 - Réparation, hôtels-café-restaur.	1,2%	4,7%	6,0%	2,3	3,1
T33 - Serv. march. rendus aux entreprises	3,3%	3,2%	2,6%	9,0	19,4
T34 - Serv. march. rendus aux particuliers	3,4%	5,4%	3,3%	5,4	15,4
U11 à U13 (T35 à T34) - Loc., créd. bail im. ; assur.	0,3%	0,5%	0,3%	5,8	16,5
U14-T38 - Services non marchands	5,9%	6,5%	6,7%	7,9	13,3
SECTEURS TRANSPORT (N 40, 100 et 600) RGP 1990 (sondage au 1/4) FP, LPC, INRETS / Source INSEE	Chauffeurs (CS64)	Ouvriers (CS6)	dont : OQ (CS61)	Taux de Chauffeurs / Ouvriers	Taux de Chauffeurs /OQ
nombre d'individus	231536	496592	410832	-	-
Ensemble Transport	46,2%	7,7%	11,2%	51,6	62,4
69 - Tpts Routiers, Urbains, par Conduite	41,8%	4,5%	7,1%	80,8	89,0
6911 - TRM en zone longue	17,6%	1,8%	2,8%	85,6	94,0
6912 - Camionnage et TRM en zone courte	9,1%	0,9%	1,5%	85,1	93,1
6924, 6925 - Déménag., loc. véh. ind.	2,5%	0,3%	0,4%	61,9	84,7
69(21,22,23,26) - Autres secteurs	12,6%	1,4%	2,3%	76,7	81,3
74 - Auxiliaires de Tpt et Agenc. de voyage	3,6%	0,8%	0,9%	40,4	59,5
7403 - Collecte de fret terrestre et fluvial	2,6%	0,4%	0,5%	55,8	80,1
74(01,02,04 à10) - Autres secteurs	0,9%	0,4%	0,4%	22,8	34,6
68, 70 à 73 - Fer., Fluv., Mar., Aér., Annex.	0,9%	2,5%	3,2%	3,0	4,1

Pour l'accidentologie du travail, comme pour celle de la route, il est nécessaire de considérer l'ensemble des véhicules lourds et l'ensemble de conducteurs professionnels. Sinon une partie importante des phénomènes échappe. Notamment, le fait structurant que le passage d'un type d'exploitation des flottes à l'autre, avec les coûts sociaux afférents, est une résultante de pratiques économiques plus générales qui définissent les conditions structurelles des comportements au travail observables, même à travers une de leurs résultantes en termes d'accidents.

Références bibliographiques

Statistiques Nationales des Accidents du travail CNAM 1995

Statistiques trimestrielles des accidents du travail CNAM 1996.

"Les trajets Domicile-travail et professionnels : entre le risque travail et le risque routier",
Rapport INRETS n° 138, Février 1991, J.R. Carré et F. Paran.

Annexes

Annexe 1 :

"Les Statistiques financières de la CNAM"

- Année 1993

- Lexique des codes utilisés.

ENSEMBLE DES QUINZE GRANDES BRANCHES D'ACTIVITES

(FRANCE ENTIERE)

NOMBRE DE SALARIES	14 139 929	ACCIDENTS AVEC ARRET POUR 1000 SALARIES	47,8
NOMBRE D ACCIDENTS AVEC ARRET	675 932	ACCIDENTS AVEC I.P. POUR 1000 SALARIES	3,75
NOMBRE D ACCIDENTS AVEC I.P.....	53 077	JOURNEES PERDUES PAR I.T. POUR 1000 SALARIES	1 823
NOMBRE DE JOURNEES PERDUES PAR I.T.	25 783 815	TAUX D INCAPACITE PERMANENTE POUR 1000 SALARIES .	37
SOMME DES TAUX D INCAPACITE PERMANENTE	524 505	DUREE MOYENNE D UME INCAPACITE TEMPORAIRE	38,1
NOMBRE D INCAPACITES PERMANENTES TOTALES ...	94	TAUX MOYEN D UME INCAPACITE PERMANENTE	9,9
NOMBRE DE DECES	855		

REPARTITION SUIVANT L AGE DE LA VICTIME				REPARTITION SUIVANT LE SIEGE DES LESIONS			
NOMBRE D ACCIDENTS AVEC ARRET	NOMBRE D ACCIDENTS AVEC I.P.	NOMBRE DE JOURNEES PERDUES PAR INCAPACITE TEMPORAIRE	SOMME DES TAUX D INCAPACITE PERMANENTE	NOMBRE D ACCIDENTS AVEC ARRET	NOMBRE D ACCIDENTS AVEC I.P.	NOMBRE DE JOURNEES PERDUES PAR INCAPACITE TEMPORAIRE	SOMME DES TAUX D INCAPACITE PERMANENTE
01				01	6 280	780	409 698
02	28 881	941	638 696	02	28 611	2 328	791 868
03	117 156	4 567	2 942 872	03	26 049	1 065	302 472
04	121 787	6 469	3 667 853	04	71 711	7 343	3 364 367
05	100 338	6 633	3 601 366	05	186 925	14 909	4 756 803
06	83 842	7 028	3 546 224	06	121 074	6 598	5 118 841
07	136 094	15 265	6 605 857	07	126 192	9 072	5 708 520
08	75 129	11 068	4 299 079	08	53 167	2 649	1 688 921
09	4 066	770	259 620	09	53 487	8 049	3 558 121
10	8 639	336	222 248	10	2 436	284	84 204
REPARTITION SUIVANT LA NATIONALITE				REPARTITION SUIVANT LE LIEU DE L ACCIDENT			
01	16 401	1 162	646 308	01	1 072	107	59 913
02	580 558	42 659	21 148 335	02			
03				03	22 096	3 435	1 263 832
04	78 973	9 256	3 989 172	04	652 650	49 527	24 454 990
				05	114	8	5 080
REPARTITION SUIVANT LE SEXE DE LA VICTIME				REPARTITION SUIVANT L ELEMENT MATERIEL			
01	542 363	43 848	20 904 441	01	145 218	9 884	5 734 745
02	133 569	9 229	4 879 374	02	90 593	10 313	5 256 548
				03	170 625	11 445	5 727 650
				04	42 922	2 555	1 585 090
				05	47 553	2 640	1 243 008
				06	20 549	1 772	790 517
				07	3 210	258	112 315
				08	24 776	4 232	1 577 120
				09	844	95	37 020
				10	1 243	263	61 561
				11	200	34	9 700
				12	518	90	28 925
				13	153	20	5 239
				14	822	194	46 556
				15	809	179	41 799
				16	1 250	208	60 516
				17	2 296	172	65 401
				18	9 154	1 002	288 757
				19	2 703	331	87 000
				20	2 187	584	111 696
				21	2 152	184	59 596
				22	3 637	88	47 689
				23	1 156	49	20 771
				24	1 033	134	35 139
				25	49	7	3 145
				26	489	55	20 505
				27	1 477	255	104 848
				28	1 890	249	74 328
				29	3 023	451	126 228
				30	7 260	660	227 454
				31	43 374	1 735	804 456
				32	1 128	111	40 983
				33	5 671	158	119 338
				34	20	4	392
				35	6 073	171	110 324
				36	859	36	15 338
				37	799	78	31 164
				38	363	66	23 115
				39	1 045	128	44 222
				40	38	1	280
				98	22 360	1 557	741 572
				99	4 411	629	261 765
675 932	53 077	25 783 815	524 505	675 932	53 077	25 783 815	524 505

ENSEMBLE DES QUINZE GRANDES BRANCHES D ACTIVITES

(FRANCE ENTIERE)

REPARTITION EN POURCENTAGE

DES ACCIDENTS AVEC ARRET

DES ACCIDENTS AVEC I.P.

DES JOURNEES PERDUES PAR INCAPACITE TEMPORAIRE

DES TAUX D INCAPACITE PERMANENTE

REPARTITION SUIVANT L AGE DE LA VICTIME					REPARTITION SUIVANT LE SIEGE DES LESIONS				
NOMBRE D ACCIDENTS AVEC ARRET	NOMBRE D ACCIDENTS AVEC I.P.	NOMBRE DE JOURNEES PERDUES PAR INCAPACITE TEMPORAIRE	SOMME DES TAUX D INCAPACITE PERMANENTE		NOMBRE D ACCIDENTS AVEC ARRET	NOMBRE D ACCIDENTS AVEC I.P.	NOMBRE DE JOURNEES PERDUES PAR INCAPACITE TEMPORAIRE	SOMME DES TAUX D INCAPACITE PERMANENTE	
01	4,2	1,7	2,4	1,8	01	0,9	1,4	1,5	4,1
02	17,3	8,6	11,4	7,8	02	4,2	4,3	3,0	5,9
03	18,0	12,1	14,2	11,4	03	3,8	2,0	1,1	2,1
04	14,8	12,5	13,9	11,5	04	10,6	13,8	13,0	12,9
05	12,4	13,2	13,7	13,1	05	27,6	28,0	18,4	16,6
06	20,1	28,7	25,6	29,2	06	17,9	12,4	19,8	11,5
07	11,1	20,8	16,6	22,3	07	18,6	17,0	22,1	14,4
08	0,6	1,4	1,0	1,7	08	7,8	4,9	6,5	3,8
09	1,2	0,6	0,8	0,7	09	7,9	15,1	13,8	25,5
10					10	0,3	0,5	0,3	2,8
REPARTITION SUIVANT LA NATIONALITE					REPARTITION SUIVANT LE LIEU DE L ACCIDENT				
01	2,4	2,1	2,5	2,2	01	0,1	0,2	0,2	0,2
02	85,8	80,3	82,0	80,5	02				
03					03	3,2	6,4	4,9	11,0
04	7,0	10,2	9,6	9,9	04	96,5	93,3	94,8	88,7
05	4,6	7,2	5,8	7,2	05				
REPARTITION SUIVANT LE SEXE DE LA VICTIME					REPARTITION SUIVANT L ELEMENT MATERIEL				
01	80,2	82,6	81,0	86,3	01	21,4	18,6	22,2	14,5
02	19,7	17,3	18,9	13,6	02	13,4	19,4	20,3	21,8
					03	25,2	21,5	22,2	15,9
					04	6,3	4,8	6,1	3,9
					05	7,0	4,9	4,8	4,7
					06	3,0	3,3	3,0	3,6
					07	0,4	0,4	0,4	0,4
					08	3,6	7,9	6,1	15,1
					09	0,1	0,1	0,1	0,1
					10	0,1	0,5	0,2	0,4
					11				0,1
					12		0,1	0,1	0,2
					13				
					14	0,1	0,3	0,1	0,3
					15	0,1	0,3	0,1	0,4
					16	0,1	0,3	0,2	0,3
					17	0,3	0,3	0,2	0,2
					18	1,3	1,8	1,1	1,5
					19	0,4	0,6	0,3	0,4
					20	0,3	1,1	0,4	1,0
					21	0,3	0,3	0,2	0,2
					22	0,5	0,1	0,1	0,1
					23	0,1			
					24	0,1	0,2	0,1	0,1
					25				
					26		0,1		0,1
					27	0,2		0,4	0,7
					28	0,2	0,4	0,2	0,4
					29	0,4	0,8	0,4	0,7
					30	1,0	1,2	0,8	0,8
					31	6,4	3,2	3,1	1,7
					32	0,1	0,2	0,1	0,2
					33	0,8	0,3	0,4	0,3
					34				
					35	0,9	0,3	0,4	0,3
					36	0,1			0,1
					37	0,1	0,1	0,1	0,5
					38		0,1		0,2
					39	0,1	0,2	0,1	0,7
					40				
					58	3,3	2,9	2,8	3,1
					59	0,6	1,1	1,0	3,5

**SIGNIFICATION DES CHIFFRES DE LA 1^{re} COLONNE DES TABLEAUX
DONNANT LES REPARTITIONS SUIVANTES :**

LE SEXE DE LA VICTIME	LA NATURE DES LESIONS	L'ELEMENT MATERIEL
L'AGE DE LA VICTIME 1. Non précisé 2. Moins de 20 ans 3. de 20 ans à 24 ans 4. de 25 à 29 ans 5. de 30 ans à 34 ans 6. de 35 ans à 39 ans 7. de 40 ans à 49 ans 8. de 50 ans à 59 ans 9. de 60 à 64 ans 10. 65 ans et plus	1. Non précisé 2. Fracture, fêlure 3. Brûlure 4. Gelure 5. Amputation 6. Plaies (coupure, écorchure, autres plaies) sauf piqûre 7. Piqûre 8. Contusion 9. Inflammation 10. Entorse 11. Luxation 12. Asphyxie 13. Commotion 14. Présence d'un corps étranger 15. Hémie 16. Douleur, effort, lumbago 17. Intoxication 18. Dermite 19. Troubles visuels 20. Troubles auditifs 21. Déchirures musculaires ou tendineuses 22. Lésions nerveuses 23. Lésions de nature multiple 24. Divers	1. Emplacements de travail et surface de circulation (cas des accidents de plain-pied) 2. Emplacements de travail et surface de circulation (cas des accidents comportant une chute avec dénivellation) 3. Objets en cours de manipulation 4. Objets en cours de transport manuel 5. Objets, masses, particules en mouvement accidentel 6. Appareils de levage et de manutention 7. Appareils de levage, amarrage et préhension 8. Véhicules (sauf chariot de manutention classé à la rubrique 6) 9. Machines productrices et transformatrices, d'énergie 10. Organes de transmission (intérieurs ou extérieurs aux machines) 11. Machines à broyer, concasser, pulvériser, diviser 12. Machines à malaxer ou mélanger 13. Machines à cribler, tamiser, séparer 14. Presses mécaniques et pilons 15. Machines à presser, à mouler et à injecter 16. Machines à cylindres pour laminer, étirer, planer, imprimer, mélanger 17. Machines à couper, trancher, dérouler, défibrer (autres que les scies) 18. Scies 19. Machines à percer, aléser, tourner, fraiser, raboter les métaux 20. Machines à percer, tourner, toupiller, raboter le bois et les matières similaires 21. Machines à meuler, poncer, polir 22. Machines et matériel à souder 23. Machines à riveter, coudre, agraffer, mettre les oeilletons 24. Machines à remplir, conditionner, emballer, clouer 25. Machines à effilocheur, ouvrir, battre, carder 26. Machines de filature, de tissage, de câblerie et d'apprêt (autres que celles classées à la rubrique 25) 27. Matériels et engins de terrassement et travaux annexes 28. Machines diverses ne rentrant dans aucune des rubriques précédentes (11 à 27) 29. Machines non précisées par déclaration d'accident 30. Outils mécaniques tenus ou guidés à la main (mus ou alimentés électriquement, pneumatiques ou à autre commande mécanique) 31. Outils individuels à main 32. Appareils à pression 33. Appareils ou ustensiles mettant en oeuvre des produits chauds, fours, étuves, appareils de cuisson, etc. 34. Appareillage et installations frigorifiques 35. Appareils ou ustensiles mettant en oeuvre des produits caustiques, corrosifs, toxiques 36. Vapeurs, gaz et poussières délétères 37. Matières combustibles en flamme 38. Matières explosives 39. Electricité 40. Rayonnements ionisants ou non 98. Divers autres que les catégories précédentes: incendies des locaux de travail, rixes, jeux et sports, animaux, foudre 99. Déclarations non classées faute de données suffisantes
LA NATIONALITE 1. Non précisé 2. France 3. - 4. Pays étrangers 5. C.E.E.	16. Douleur, effort, lumbago 17. Intoxication 18. Dermite 19. Troubles visuels 20. Troubles auditifs 21. Déchirures musculaires ou tendineuses 22. Lésions nerveuses 23. Lésions de nature multiple 24. Divers	
LE LIEU DE L'ACCIDENT 1. Non précisé 2. Trajet aller, trajet retour du domicile au lieu de travail 3. Déplacement pendant les heures de travail pour le compte de l'employeur 4. Lieu de travail habituel (atelier ou chantier) 5. Domicile du travailleur	LE SIEGE DES LESIONS 1. Non précisé 2. Tête (yeux exceptés) 3. Yeux 4. Membres supérieurs (mains exceptées) 5. Main 6. Tronc 7. Membres inférieurs (pieds exceptés) 8. Pied 9. Localisations multiples 10. Sièges internes	
LA QUALIFICATION PROFESSIONNELLE Non précisé Cadres et techniciens, agents de maîtrise Employés Apprentis - Ouvriers non qualifiés Ouvriers qualifiés Divers		
<p align="center">DESIGNATION DES DIFFERENTES CATEGORIES DE REPARTITION UTILISEES POUR LA VENTILATION DES STATISTIQUES TECHNOLOGIQUES DES ACCIDENTS DU TRAVAIL</p>		

Annexe 2 :

Ensemble des activités économiques regroupées dans le CNT 12.

TRANSPORTS ET MANUTENTION

Comité Technique National n° 12

Tarif des cotisations d'accidents du travail et maladies professionnelles
des industries des transports et de la manutention

NUMÉROS de la N.A.F. (I.N.S.E.E.)	NATURE DU RISQUE	CODE RISQUE	TAUX NET de cotisation « a.t. »
	05. — Pêche, aquaculture		
05.0A	Pêche en mer, entreprises d'armement pour la pêche en mer	05.0AA	2,30
	60. — Transports terrestres		
60.1Z*	Transport ferroviaire : personnel contractuel SNCF	60.1ZA	2,20 TC
60.1Z*	Transport ferroviaire : chemin de fer d'intérêt général, voies d'intérêt local. — Exploitation d'embranchement particuliers	60.1ZB	2,60
60.2A	Transports urbains de voyageurs	60.2AA	2,60
60.2B, 60.2G*	Transports routiers réguliers de voyageurs. — Ramassage scolaire ou transport de personnel et navettes d'aéroports. — Autres transports routiers de voyageurs : organisation d'excursions en autocars. Circuits touristiques urbains par car	60.2BA	2,60
60.2C	Téléphériques, remontées mécaniques	60.2CA	2,60
60.2E	Transport de voyageurs par taxi (a)	60.2EA	4,50
60.2G*	Location d'autocars (avec conducteur) à la demande	60.2GB	6,30
60.2L*	Transports routiers associés (marchandises et voyageurs) de proximité	60.2LA	4,50
60.2L*	Transports routiers de marchandises de proximité (a)	60.2LB	7,10
60.2L*	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques ou réfrigérants de proximité (a)	60.2LC	7,10
60.2M*	Transports routiers associés (marchandises et voyageurs) interurbains	60.2MA	4,50
60.2M*	Transports routiers de marchandises interurbains (a)	60.2MB	7,10
60.2M*	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes, frigorifiques ou réfrigérants interurbains (a)	60.2MC	7,10
60.2N	Déménagement et garde-meubles	60.2NA	8,20
60.2P*	Location de véhicules utilitaires avec conducteur dont le P.T.C. n'excède pas 3 500 kg (a)	60.2PA	4,50
60.2P*	Location de véhicules industriels avec conducteur (a) (b)	60.2PB	6,30
	61. — Transports par eau		
61.1A	Transports maritimes de personnes et de marchandises y compris la location de bateaux avec équipage	61.1AA	1,70
61.1B	Transports côtiers de personnes et de marchandises y compris la location de bateaux avec équipage	61.1BA	1,70

Transports et manutention

NUMÉROS de la N.A.F. (I.N.S.E.E.)	NATURE DU RISQUE	CODE RISQUE	TAUX NET de cotisation « a.t. »
61.22*	Transports fluviaux de passagers y compris la location avec équipage d'embarcations fluviales de plaisance (c)	61.2ZA	1,70
61.22*	Transports fluviaux de marchandises (c)	61.2ZB	8,10
62. — Transports aériens			
62.1Z*, 62.2Z*	Transports aériens réguliers et non réguliers : personnel non navigant	62.1ZA	1,70
62.1Z*, 62.2Z*	Transports aériens réguliers et non réguliers : personnel navigant ..	62.1ZB	2,10
63. — Services auxiliaires des transports			
63.1A*	Chargement, déchargement ou manutention de marchandises dans les ports maritimes (personnel mensualisé)	63.1AA	11,20
63.1A*	Ouvriers poissonniers soumis au régime de la vignette	63.1AB	13,80
63.1A*	Ouvriers dockers maritimes occasionnels et non soumis au régime de la vignette et effectuant quel que soit le classement de l'entreprise qui les emploie des opérations de chargement, de déchargement ou de manutention de marchandises	63.1AC	15,00
	Ouvriers dockers maritimes intermittents ou occasionnels soumis au régime de la vignette et effectuant quel que soit le classement de l'entreprise qui les emploie, des opérations de chargement, de déchargement ou manutention de marchandises, à l'exclusion des ouvriers poissonniers visés sous le numéro de risque 63.1AB :		
63.1A*	Dunkerque et Gravelines	63.1AD	35,00
63.1A*	Calais	63.1AE	35,00
63.1A*	Boulogne	63.1AF	35,00
63.1A*	Dieppe	63.1AG	35,00
63.1A*	Le Havre	63.1AH	35,00
63.1A*	Rouen	63.1AJ	35,00
63.1A*	Bordeaux	63.1AK	35,00
63.1A*	Sète	63.1AL	35,00
63.1A*	Port-Saint-Louis-du-Rhône	63.1AM	35,00
63.1A*	Marseille et annexes	63.1AN	35,00
63.1A*	Nantes	63.1AP	35,00
63.1A*	Saint-Nazaire	63.1AQ	35,00 TC
63.1A*	Bayonne	63.1AR	25,40 TC
63.1A*	Lorient	63.1AS	23,20
63.1A*	Situés dans la circonscription de la caisse régionale d'assurance maladie de : Limoges	63.1AT	35,00
	Autres que les ports susvisés et situés dans la circonscription de la caisse régionale d'assurance maladie de :		
63.1A*	Rouen	63.1AU	20,30
63.1A*	Montpellier	63.1AV	9,30
63.1A*	Marseille	63.1AW	35,00
63.1A*	Rennes	63.1AX	35,00
63.1B*	Entreprises de manutention dans les gares ferroviaires (d)	63.1BA	7,20 TC
63.1B*	Chargement ou déchargement de marchandises dans les ports fluviaux	63.1BB	5,70
63.1B*	Entreprises de manutention (non visées dans les rubriques précédentes) (e)	63.1BC	5,30
63.1E*	Entrepôts, docks, magasins généraux (non frigorifiques) reliés à une voie d'eau	63.1EA	5,70
63.1E*	Entrepôts, docks, magasins généraux (non frigorifiques) non reliés à une voie d'eau	63.1EB	3,40
63.1E*	Entrepôts de liquides en vrac avec installations de pompage	63.1EC	3,20
63.2A*	Gares routières	63.2AA	1,70
63.2A*	Exploitation d'ouvrages routiers à péage	63.2AB	1,70

Transports et manutention

NUMÉROS de la N.A.F. (I.N.S.E.E.)	NATURE DU RISQUE	CODE RISQUE	TAUX NET de cotisation « a.t. »
63.2C*	Services portuaires maritimes et fluviaux	63.2CA	3,20
63.2C*	Remorquage et pilotage, traction sur berges	63.2CB	1,70
63.2C*, 74.6Z	Délégué à la sécurité dans les ports (f)	63.2CC	1,20 TC
63.2E	Services aéroportuaires	63.2EA	1,70
63.3Z	Agences de voyage	63.3ZA	1,20
63.4A	Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement ou la livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express (g)	63.4AA	4,00
63.4B*	Affrètement maritime	63.4BA	1,70
63.4B*	Affrètement aérien	63.4BB	1,70
63.4B*	Affrètement routier (g)	63.4BC	1,70
63.4B*	Affrètement fluvial	63.4BD	1,70
63.4B*	Courtiers d'affrètement maritime (h)	63.4BE	1,70
63.4B*	Courtiers, interprètes, conducteurs de navires	63.4BF	1,70
63.4C*	Organisation des transports maritimes internationaux	63.4CA	1,70
63.4C*	Organisations des transports aériens internationaux	63.4CB	1,70
63.4C*	Organisation des transports routiers internationaux (g)	63.4CC	1,70
63.4C*	Organisation des transports fluviaux internationaux	63.4CD	1,70
64. — Postes et télécommunications			
64.1C	Autres activités de courrier : activités autres que celles exercées par La Poste. — Acheminement du courrier, lettre, colis généralement en express. — Activités de coursiers urbains et taxis-marchandises	64.1CA	4,00
71. — Location sans opérateur			
71.2A*	Location de véhicules industriels sans conducteur (a) [b]	71.2AA	6,30
71.2A*	Location de wagons	71.2AB	2,60
71.2C	Location sans équipage de navires et embarcation de plaisance en mer ou en rivière	71.2CA	2,00
74. — Services fournis principalement aux emprises			
74.7Z	Entreprises de travaux connexes aux sociétés de transports ferroviai- res. — Entreprises de nettoyage du matériel roulant et des empri- ses de chemin de fer	74.7ZB	3,60 TC
75. — Administration publique			
75.3C	Caisses de congés payés dans les ports et dans certaines entreprises de manutention et de transports (en ce qui concerne les indemnités versées par ces organismes)	75.3CC	0,50 TC
85. — Santé et action sociale			
85.1J	Ambulances	85.1JA	4,50
90. — Assainissement, voirie et gestion des déchets			
90.0B*	Enlèvement des ordures ménagères avec personnel de collecte et des déchets industriels et commerciaux banals	90.0BA	5,40
90.0B*	Entreprises de nettoyage, d'arrosage, de balayage. — Entreprises d'enlèvement d'ordures ménagères sans personnel de chargement	90.0BB	3,20
90.0B*	Entreprises de traitement des ordures ménagères et déchets industriels et commerciaux banals	90.0BC	5,40

Transports et manutention

NUMÉROS de la N.A.F. (I.N.S.E.E.)	NATURE DU RISQUE	CODE RISQUE	TAUX NET de cotisation « a.t. »
93.0H	<p align="center">93. — Services personnels</p> <p>Pompes funèbres et services annexes y compris le commerce d'articles funéraires (i)</p>	93.0HB	3,00

Nota. — L'astérisque indique que le numéro de la N.A.F. est partiel.

(a) L'établissement sera classé en tenant compte du nombre de véhicules spécialisés en service.

(b) Non compris la location de véhicules utilitaires dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3 500 kilogrammes.

(c) Personnel affilié à la Caisse nationale de la batellerie.

(d) A l'exclusion des porteurs de bagages.

(e) Y compris les porteurs de bagages.

(f) Les délégués sont ceux visés à l'article 8 de l'arrêté du 8 avril 1959 relatif à l'institution de comités paritaires d'hygiène et de sécurité dans les ports maritimes et fluviaux.

(g) Répondant aux conditions fixées par la réglementation en vigueur.

(h) Etablissements employant uniquement du personnel de bureau et n'exerçant pas leur activité dans un port maritime.

(i) Y compris les entreprises qui, à titre accessoire, effectuent le travail du bois et du marbre.

Annexe 3 :

L'expérience Midi Pyrénées

- La structure du secteur (CTN 12)
- Les risques choisis
- Comparaisons effectifs et établissements CRAM/INSEE.

CTN 12 TRANSPORT ET MANUTENTION

ANNEE 1994

risques: 602aa, 602ba, 602gb, 602la, 602lb, 602lc, 602ma
602mb, 602mc, 602na, 602pa, 602pb, 634aa, 900ba

DEPARTEMENT	ARIEGE		AVEYRON		HAUTE GARONNE		GERS		LOT		HAUTES PYRENEES		TARN		TARN & GARONNE		MIDI PYRENEES	
	ETS	SALARIES	ETS	SALARIES	ETS	SALARIES	ETS	SALARIES	ETS	SALARIES	ETS	SALARIES	ETS	SALARIES	ETS	SALARIES	ETS	SALARIES
0 à 9	63	207	168	447	400	1075	101	300	57	167	90	229	161	464	108	313	1148	3202
10 à 19	16	200	15	211	59	801	9	123	8	116	8	108	25	334	22	295	161	2188
20 à 49	12	379	19	558	48	1519	2	52	5	133	11	327	21	645	16	493	134	4104
50 et +	1	129	1	65	21	3232	1	66			2	118	3	228	1	67	30	3895
total	91	915	203	1279	528	6627	113	541	70	416	111	782	210	1671	147	1168	1473	13389

CTN 12 TRANSPORT ET MANUTENTION

ACCIDENT DU TRAVAIL ET LE VEHICULE

ANNEE 1994

RISQUE	ACCIDENT AVEC ARRET	ELEMENT 0803		ACCIDENT AVEC IP	ELEMENT 0803	
602AA	54	6	11%	3	1	33%
602BA	60	10	16%	7	4	42%
602GB	0					
602LA	2					
602LB	69	11	15%	9	3	33%
602LC	12	2	16%	1		
602MA	32	6	18%	2	1	50%
602MB	425	40	9%	54	12	22%
602MC	95	16	17%	10	7	70%
602NA	70	5	7%			
602PA	3					
602PB	55	6	10%	9	3	33%
634AA	246	13	5%	6	2	33%
900BA	44	1	2%	2	2	100%
TOTAL	1167	116	10%	103	35	34%

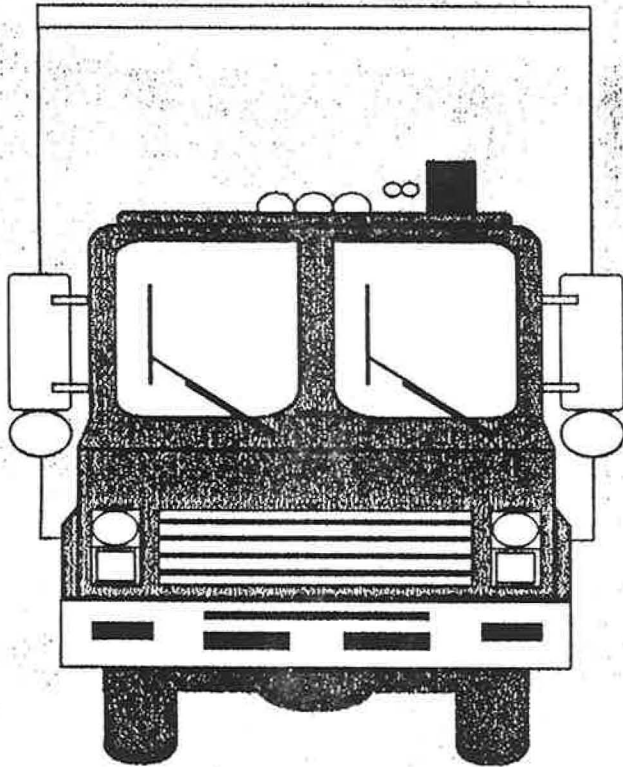
RISQUE 602MB - Les différents éléments matériels représentés

ELEM MAT	EM 01	EM 02	EM 03	EM 04	EM 08	DIVERS
AT ARRET	72	112	65	76	41	59
	17%	26%	15%	18%	10%	14%

- EM 01 Emplacement de travail accident de plain pied
- EM 02 Emplacement de travail chute avec dénivellation
- EM 03 Objets en cours de manipulation
- EM 04 Objets en cours de transport manuel
- EM 08 Véhicules

TRANSPORT DANS LA REGION MIDI-PYRENEES

RISQUES



- 602AA - Transports urbains de voyageurs
- 602BA - Transports routiers réguliers de voyageurs
- 602GB - Location d'autocars avec conducteur
- 602LA - Transports routiers associés (marchandise voyageur) de proximité
- 602LB - Transports routiers de marchandises de proximité
- 602LC - Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes
- 602MA - Transports routiers associés (marchandise voyageur) interurbains
- 602MB - Transports routiers de marchandises interurbain
- 602MC - Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes interurbains
- 602NA - Déménagement et garde-meuble
- 602PA - Location de véhicules utilitaires avec conducteur ; PTC < 3500kg
- 602PB - Location de véhicules industriels avec conducteur
- 634AA - Entreprises de groupage
- 900BA - Enlèvement ordures ménagères

COMPARAISON EFFECTIFS ET ETABLISSEMENTS CRAM /INSEE									
Champ CRAM					Champ INSEE (Sirene 31/12/95)				
		établissements	effectif			établissement	effectif	dont pas de salariés	
								établissements	
TRM+voyageurs p	602LA	12	71	TRM proximité	602L				
TRM proximité	602LB	212	879					463	
TRM Isotherme P	602LC	28	103						
		252	1053			914	2264		
	602Ma	43	324	TRM interurbain	602M				
	602Mb	673	4313					272	
	602Mc	53	988						
		769	5625			942	5291		
	602 Na	58	376	Déménagement	602N	72	363		
								10	
ENT de groupage	634Aa	75	1908	Mess, Fret Express	634 A	84	989		
								27	
	602Pa	11	54		602 P	86	600		
	602Pb	39	601					40	
	602Aa	24	1641	TRU voyageurs	602A	55	1989		essentiel sur SEMVAT
								20	
TRR voyageurs	602Ba	221	1866	TRR voyageurs	602B	274	1794		
								94	
Loc Autocar	602Gb	2	3	Autres TRV	602G	65	576		
								12	

