

TABLEAU DE BORD SUR LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Note explicative du tableau de bord portant sur les années 2015, 2016 et 2017 publié en janvier 2020

Ce document précise l'organisation générale du tableau de bord, les sources de données utilisées et la méthodologie de calcul des principaux indicateurs présentés.

1/ Présentation générale du tableau de bord

Le tableau de bord est un fichier Excel constitué de trois onglets :

- un onglet « **Tableau de bord principal** » rassemblant l'ensemble des indicateurs sur le risque routier professionnel,
- un onglet complémentaire « **Régime général** » présentant certains indicateurs du tableau de bord principal restreints à la population des salariés affiliés au régime général de sécurité sociale (RG),
- un onglet complémentaire « **Régime agricole** » présentant certains indicateurs du tableau de bord principal restreints à la population des salariés affiliés à la Mutualité sociale agricole (MSA).

Dans chaque onglet, les indicateurs ont été regroupés en cinq blocs :

- 1) **Monde du travail : nombre de travailleurs potentiellement concernés par le risque routier professionnel**
- 2) **Paysage global : poids du risque routier dans le travail**
- 3) **Conséquences pour l'entreprise**
- 4) **Conséquences pour le salarié**
- 5) **Autres indicateurs**

2/ Source des données et populations d'intérêt

Deux sources de données ont été utilisées pour construire les indicateurs sur le risque routier professionnel :

- les données d'indemnisation des accidents du travail et des accidents de trajet des deux principaux régimes de sécurité sociale, le régime général et le régime des salariés affiliés à la Mutualité sociale agricole.
- Les données sur les accidents corporels de la circulation routière directement recueillies sur les lieux de l'accident par les forces de l'ordre via le remplissage du bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC). Ce document comporte un item « type de trajet » (rempli pour les usagers conducteurs et les piétons), qui permet d'isoler les trajets « domicile-travail » et les trajets « utilisation professionnelle ». Ces données sont centralisées dans un fichier national des accidents géré par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Les indicateurs construits avec les données des régimes de sécurité sociale concernent la population de l'ensemble des salariés affiliés aux deux régimes de sécurité sociale. Les indicateurs construits avec les données de la sécurité routière concernent l'ensemble de la population française.

3/ Repérage et dénombrement des victimes d'accidents routiers professionnels dans les données du régime général et du régime agricole

Les définitions d'un accident du travail et d'un accident de trajet sont précisées dans le code de la sécurité sociale :

- Un accident du travail est défini de la manière suivante : « *Est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail, à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprise.* » (article L. 411-1 du code de la sécurité sociale).
- L'accident de trajet entre le domicile ou le lieu de déjeuner et le travail est défini comme une catégorie particulière d'accidents du travail : « *Est également considéré comme accident du travail [...] l'accident survenu à un travailleur [...] pendant le trajet d'aller et de retour, entre :*
1°) *la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où le travailleur se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail. [...]*
2°) *le lieu du travail et le restaurant, la cantine ou, d'une manière plus générale, le lieu où le travailleur prend habituellement ses repas [...].* » (article L. 411-2 du code de la sécurité sociale).

Parmi les accidents de trajet, seule une partie correspond à des accidents de la circulation routière. Des chutes de plain-pied sur le trottoir ou des chutes dans les escaliers du métro, qui peuvent être reconnus comme accidents de trajet par la sécurité sociale, ne sont pas des accidents de la circulation.

Dans le tableau de bord, sont distingués **les accidents de trajet** et **les accidents du travail** (ensemble des accidents du travail à l'exclusion des accidents de trajets).

Les dénombrements présentés sont toujours des dénombrements de victimes d'un accident, même si parfois, l'intitulé de certains indicateurs fait référence à un nombre d'accidents.

Deux catégories d'accidents de la route ont été analysées :

- les **accidents routiers mission** (les accidents de la route survenant au cours d'une mission pour l'employeur) identifiés parmi les accidents du travail des deux régimes de sécurité sociale,
- et les **accidents routiers trajets** (les accidents de circulation routière au cours du trajet domicile-travail) identifiés parmi les accidents de trajet des deux régimes de sécurité sociale.

Les victimes d'accidents routiers mission et trajet ont été repérées parmi les victimes d'accidents du travail et les victimes d'accidents de trajet des deux régimes de sécurité sociale à partir d'un algorithme, reposant sur cinq variables descriptives de l'accident au régime général (« le type de lieu », « l'activité spécifique de la victime au moment de l'accident », « la déviation » qui a provoqué l'accident, « l'agent matériel de la déviation » et la variable « contact-modalité de la blessure »), et sur quatre variables au régime agricole (« lieu de l'accident », « tâche de la victime », « activité de la victime » et « élément matériel »).

Ne sont recensés que les accidents indemnisés en accident du travail ou en accident de trajet par le régime général¹ et le régime agricole¹.

¹ Plus précisément, ont été comptabilisés les accidents du travail et de trajet « en premier règlement », c'est-à-dire les accidents ayant entraîné, au cours de l'année considérée, un premier règlement :

- d'indemnité journalière, correspondant à un arrêt de travail d'au moins 24 heures, en sus du jour au cours duquel l'accident est survenu,
- d'indemnité en capital ou d'un capital représentatif de rente, correspondant à la réparation d'une incapacité permanente,
- ou d'un capital représentatif de décès, consécutif à un accident mortel.

Ne sont recensés que les accidents ayant occasionné au moins 4 jours d'arrêt de travail². Les accidents ayant occasionné trois jours d'arrêt de travail ou moins ne sont pas comptabilisés.

Ne sont comptabilisés au régime général que les accidents avec une information enregistrée pour les deux variables « type de lieu » et « activité physique de la victime au moment de l'accident » (**données avec codage informatif**).

4/ Indicateurs sur le nombre de jours indemnisés liés aux accidents routiers professionnels et sur la durée moyenne d'arrêt de travail

Dans les deux régimes, **le nombre de jours indemnisés liés aux accidents routiers** est égal à la somme :

- des journées d'arrêt de travail payées au cours de l'année considérée des accidents routiers avec au moins 4 jours d'arrêt ayant donné lieu à un premier règlement l'année considérée,
- et des journées d'arrêt de travail payées au cours de l'année considérée des accidents routiers avec au moins 4 jours d'arrêt ayant donné lieu à un premier règlement au cours des années antérieures jusqu'à l'année 2013 (par exemple 2013 à 2016 si l'année considérée est l'année 2017, 2013 à 2015 si l'année considérée est 2016).

Cet indicateur a été calculé pour les accidents routiers mission et pour les accidents routiers trajets.

La durée d'arrêt de travail des accidents routiers (moyenne des jours d'arrêt limitée à l'année considérée) est égale au *nombre de jours indemnisés liés aux accidents routiers* divisé par *le nombre d'accidents routiers*. Cet indicateur a été calculé uniquement pour les accidents occasionnant au moins 4 jours d'arrêt de travail². Les accidents routiers mission ont été distingués des accidents routiers trajets.

5/ Indicateurs sur le nombre de décès

Le nombre total de décès accidents routiers a été calculé à partir des données de la sécurité routière. Les décès comptabilisés concernent l'ensemble de la population française.

Le nombre de décès accidents routiers pour MSA a été calculé à partir des données de la Mutualité sociale agricole. Les décès comptabilisés concernent l'ensemble de la population des salariés affiliés à la mutualité agricole.

Le nombre de décès accidents routiers pour RG a été calculé en faisant l'hypothèse que les décès accidents routiers du régime général représentaient 70 % du total des décès accidents routiers comptabilisés par la sécurité routière. Le Régime général travaille actuellement afin d'assurer, pour les années suivantes, une meilleure complétude de la codification des circonstances des accidents des AT mortels avec d'ores et déjà des résultats probants pour l'année 2018. L'estimation pour l'année 2017 du nombre de décès accidents routiers mission et trajet pour RG de 336 décès a été obtenue en appliquant un prorata de 70 % au total des 480 décès accidents routiers mission et trajet enregistrés par la sécurité routière (480 décès x 70% = 336 décès).

² L'information sur les circonstances des accidents du travail au régime général n'est pas enregistrée pour les accidents avec moins de 4 jours d'arrêt. Il n'est donc pas possible d'identifier les accidents routiers parmi les accidents du travail avec moins de 4 jours d'arrêt et en conséquence de les intégrer dans le calcul de la durée moyenne d'arrêt de travail des accidents routiers.

Le nombre de décès AT (tous risques y compris routier) pour RG, c'est-à-dire le nombre de décès consécutifs à un accident du travail au régime général, et **le nombre de décès Trajet (tous risques y compris routier) pour RG**, c'est-à-dire le nombre de décès suite à un accident de trajet au régime général, sont connus, car leur dénombrement ne nécessite pas de disposer d'une information sur les circonstances de l'accident. **Une estimation du pourcentage de décès accidents routiers mission et trajet sur le total des décès AT et Trajet pour RG** a été calculée en divisant *l'estimation du nombre de décès accidents routiers mission et trajet pour RG* par *le nombre de décès (tous risques y compris routier) AT et Trajet pour RG*. Ainsi, pour l'année 2017, l'estimation du pourcentage de décès accidents routiers mission et trajet sur le total des décès AT et Trajet pour RG de 41,7 % a été obtenue en divisant l'estimation du nombre de décès accidents routiers mission et trajet pour RG de 336 décès par le nombre de décès (tous risques y compris routier) AT et Trajet pour RG de 806 décès.

Les nombres de décès AT et Trajet (tous risques y compris routier) pour MSA et les pourcentages de décès accidents routiers mission et trajet sur le total des décès AT et Trajet pour MSA ont également été calculés, à partir des données de la Mutualité sociale agricole.

6/ Limites des indicateurs

Les indicateurs construits avec les données des régimes de sécurité sociale et de la sécurité routière présentent des limites :

- Les accidents de circulation routière ont été repérés parmi les seuls accidents du travail et de trajet reconnus par le régime général et le régime agricole. Les accidents qui n'ont pas fait l'objet d'une déclaration d'accident du travail n'ont pas été pris en compte.
- Le repérage des accidents de circulation parmi les accidents du travail et de trajet dans les deux régimes repose sur un algorithme différent dans chaque régime. Ces algorithmes présentent des limites :
 - Parmi les accidents de circulation repérés par les algorithmes, certains accidents peuvent se révéler ne pas être de « réels » accidents de circulation.
 - Par contre, certains accidents de circulation survenus en lien avec le travail (mission ou trajet) et reconnus par le régime général ou le régime agricole peuvent ne pas avoir été identifiés par l'algorithme.

Toutefois, sous l'hypothèse que ces erreurs se répètent de manière identique chaque année, on peut considérer que ces algorithmes font référence et qu'ils permettent de suivre d'année en année les évolutions d'indicateurs de surveillance du risque routier professionnel, ce qui est l'objectif de ce tableau de bord.

- Le recueil des accidents de la route (liés au travail ou non) dans les fiches « Baac » de la sécurité routière n'est pas exhaustif, les forces de l'ordre n'étant pas toujours alertées par les personnes impliquées dans l'accident, particulièrement en cas de blessures légères.
- La variable « type de trajet » n'est pas toujours renseignée par les forces de l'ordre (environ 20% des fiches BAAC sont non renseignées pour cet item). L'identification des accidents de circulation liés au travail peut s'avérer impossible en fonction des circonstances d'accident. Par ailleurs, quand la variable est renseignée, le policier ou le gendarme en remplissant la fiche « BAAC », sélectionne le type de trajet pour les conducteurs et les piétons impliqués dans les accidents ; et dans certains cas, il peut être difficile de caractériser le type de trajet (utilisation professionnelle, trajet domicile-travail ou déplacement dans un cadre privé).