

Les chiffres-clés du risque routier professionnel en 2019

plus de **2 200** salariés

victimes d'un accident de la route lié au travail

soit **5,5 %** de l'ensemble des accidents du travail et de trajet

1 accident
SUR **20**

Les **victimes**

55 %
sont des hommes

43 %
ont moins de 30 ans

Avec **quel véhicule ?**

68 %
une voiture ou un 2 roues motorisé

71 %
Lors d'un trajet domicile-travail

57 %
Lors d'une mission professionnelle

3 fois plus souvent **lors d'un trajet domicile-travail**

1 628 lors d'un trajet pour aller ou revenir au travail

Près de **50 %** des AT de trajet

Indice de fréquence
1,83
accidents pour 1 000 salariés

577 lors d'une mission professionnelle

Moins de **2 %** des AT du travail

0,65
accidents pour 1 000 salariés

Les **3 secteurs d'activité** les plus concernés

Activités de services administratifs et de soutien
3,55 accidents routiers de trajet pour 1 000 salariés

Hébergement / Restauration
3,20

Santé humaine / Action sociale
2,24

Transports / Entreposage
3,45 accidents routiers de mission pour 1 000 salariés

Gestion de l'eau, des déchets / dépollution
1,33

Hébergement / Restauration
1,15

Source : Carsat Bretagne 2019.

Le risque routier professionnel (RRP) est identifié comme un des risques prioritaires du [Plan Régional Santé Travail \(PRST\) 2016-2020](#) et comme une priorité nationale de la politique de la sécurité routière pour la période 2018-2022. Dans la continuité des travaux engagés par les groupes action du CROCT (Comité régional d'orientation des conditions de travail) Bretagne, ce troisième focus thématique consacré au risque routier professionnel chez les salariés du Régime général, fait suite aux deux premières publications : [Santé au travail des femmes](#) et [Accidents du travail liés aux chutes](#), consultables sur le site du tableau de bord : Santé au travail en Bretagne ; outil développé par l'Observatoire régional de la santé de Bretagne (ORS Bretagne) à la demande de la Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) de Bretagne, dans le cadre de l'action n°11 du PRST 2016-2020 et accessible en ligne depuis novembre 2018.

Le risque routier professionnel, première cause de mortalité au travail, fait partie des risques professionnels prioritaires identifiés dans l'objectif n°3 du PRST 2016-2020. À la date de parution du PRST en décembre 2016, il ne faisait pas encore l'objet d'une fiche action régionale dans l'attente des prescriptions nationales. En janvier 2018, le Comité interministériel de la sécurité routière a lancé une campagne reposant sur les partenaires sociaux « pour les impliquer davantage dans la prévention et la sensibilisation au risque routier professionnel et plus particulièrement au sein des branches qui font l'objet d'une forte accidentalité routière ». Cette campagne a permis à l'Assurance maladie de remobiliser autour de la prévention du risque routier professionnel, et notamment autour de l'objectif prioritaire de former les chefs d'entreprise à l'évaluation du risque routier et à sa prise en compte dans le document unique d'évaluation des risques (DUER).

Dans ce contexte, ce focus aborde plus largement l'accidentologie liée au risque routier dans les entreprises bretonnes affiliées au Régime général. Il vise à faire le point sur cette problématique au cours de la période 2014-2019 à partir des dernières données quantitatives disponibles afin d'identifier les spécificités de la population concernée, les activités et les territoires les plus exposés à ce risque.

Le document s'appuie sur les données de sinistralité issues du système breton d'information du régime général d'assurance maladie de la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (Carsat Bretagne). Les données présentées dans ce document doivent permettre aux acteurs de la prévention de disposer d'éléments de diagnostics actualisés, afin de prendre en compte les spécificités de la sinistralité liée au risque routier dans les actions qu'ils sont amenés à prescrire ou à mettre en œuvre.

SOMMAIRE

DONNÉES DE CADRAGE	2
PART DES ACCIDENTS DUS AU RRP	3
CONSÉQUENCES POUR LE SALARIÉ	4
CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS ROUTIERS	
Sexe, âge et siège des lésions	6
Type de véhicule et heures de survenue	7
SECTEURS D'ACTIVITÉ LES PLUS ACCIDENTOGÈNES	8
ZOOM SUR LES...	
Activités les plus accidentogènes	10
Activités employant le plus de salariés	11
Inégalités territoriales par zones d'emploi	12
SOURCES & MÉTHODOLOGIE	13
POUR EN SAVOIR PLUS	15



BON À SAVOIR

Au niveau national, dans le cadre du PST3, le ministère du Travail et le ministère de l'Intérieur, ainsi que la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM), la Mutualité sociale agricole (MSA), Santé publique France, et l'Unité Mixte de Recherche Épidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement (UMRESTTE) ont publié, en février 2020, un [tableau de bord sur les chiffres-clés du risque routier professionnel](#), à partir d'une méthodologie permettant de repérer les accidents routiers dans les statistiques de sinistralité des régimes de sécurité sociale. Les algorithmes de repérage des accidents de la route, construits pour le tableau de bord national, ont été utilisés uniquement sur les données statistiques de déclaration des accidents indemnisés en accident du travail ou en accident de trajet pour les salariés des entreprises bretonnes par le régime général. En effet, les caisses de mutualité sociale agricole bretonnes n'ont pas été en mesure de fournir les données permettant l'analyse du risque routier professionnel à partir de leur système d'information.

Plus d'informations sur la méthodologie en page 13.

DONNÉES DE CADRAGE CONTEXTE NATIONAL

Près de 2 accidents routiers sur 5 et 1 décès sur 8 l'ont été dans le cadre du travail

En 2019, 21 165 accidents¹, soit 38 % des accidents, ont impliqué un usager en trajet domicile-travail ou professionnel. Et, 406 personnes ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail, soit 12,5 % de la mortalité routière² :

- Les trois quarts (295 personnes) lors d'un trajet domicile-travail (trajet entre le lieu de résidence ou de repas et le lieu de travail) ;
- Un quart (111) lors d'un trajet professionnel (trajet réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle).

37 % des personnes tuées sur le trajet domicile-travail circulaient en deux-roues motorisé

Plus de la moitié des personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail (52 %) le sont en véhicule de tourisme ou utilitaire et 37 % en deux-roues motorisés alors que ce mode de déplacement n'est utilisé que dans 2 % des trajets domicile-travail³. Les piétons et les cyclistes sont peu touchés (respectivement 4 % et 5 % des personnes tuées). Les transports en commun représentent le mode de déplacement le plus sûr pour se rendre au travail avec 15 % des trajets domicile-travail et seulement 2 usagers tués en 2019 lors de ces trajets. Lors d'un trajet professionnel, la moitié des personnes tuées utilisait pour l'exercice de leur mission un poids lourd ou un véhicule utilitaire.

Les routes hors agglomération sont les plus meurtrières lors des trajets domicile-travail (69 % des tués)

La proportion de personnes tuées en agglomération semble plus faible lors des trajets liés au travail que lors des autres types de trajet, mais le trajet retour, s'il n'est pas direct, peut être enregistré en courses ou loisirs. La proportion de personnes tuées sur autoroute est beaucoup plus élevée lors des trajets professionnels (29 %) que lors des autres types de trajet (7 %). Parmi les personnes tuées sur autoroute lors d'un trajet professionnel, plus de la moitié circulaient en poids lourd.

Les navettes pendulaires : périodes les plus critiques lors des déplacements domicile-travail

Les heures de pointe du matin et du soir concentrent les accidents lors d'un trajet domicile-travail. Un léger pic s'observe aussi en milieu de journée avec les retours au domicile lors de la pause méridienne, notamment en ville moyenne⁴. Les accidents lors d'une utilisation professionnelle ont lieu tout au long de la journée.

La mortalité routière professionnelle : un risque essentiellement masculin

Les hommes représentaient : 95 % des personnes tuées lors d'un trajet professionnel et 79 % des personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail, alors que ceux-ci ne représentent que 52 % de la population active.

1 accident mortel sur 5 a concerné un jeune de 15-24 ans sur le trajet domicile-travail

Lors des trajets domicile-travail, les 15-24 ans représentaient 21 % des tués et 23 % des blessés alors que leur part dans la population active n'est que de 10 %. Lors des trajets professionnels, la moitié des tués avaient 45 ans ou plus alors que cette classe d'âge représente 42 % de la population active.

QUELQUES CHIFFRES EN RÉGION

Depuis l'édition 2018 des bilans annuels de la sécurité routière en France, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière décline des indicateurs relatifs aux décès par accidents de la route liés au travail selon les régions.

En Bretagne, 11,7 %⁵ des décès sur la route ont eu lieu lors d'un déplacement lié au travail contre 12,5 % en France métropolitaine

Globalement, en Bretagne, que ce soit dans le cadre des loisirs ou du travail, les accidents de la route ont été responsables de 2 495 accidents corporels et de 171 décès en 2019, un chiffre en baisse de respectivement - 2 % et - 4 % par rapport à 2018.

En 2019, en Bretagne, 20 personnes ont perdu la vie dans un accident routier lié au travail (Ils étaient 23 en 2018) :

- pour 13 d'entre eux, lors d'un trajet domicile-travail (trajet entre le lieu de résidence ou de repas et le lieu de travail) et,
- pour les 7 autres, lors d'un trajet réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle.

Sur la période 2015-2019, les personnes tuées en trajet domicile-travail représentent 9 % des personnes tuées. Parmi elles, 39 % étaient en deux roues motorisées.

Sur la même période, les personnes tuées en trajet professionnel représentent 4 % des personnes tuées. Parmi elles, 17 % circulaient en véhicule utilitaire et la même proportion en poids lourd.



POUR EN SAVOIR PLUS

Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité de l'année 2019, Paris, 2020, 201 pages.

¹ L'alcool est moins présent dans ces accidents que dans les autres.

² Plus précisément 16 % de la mortalité où le motif de déplacement est renseigné.

³ Partir de bon matin, à bicyclette..., Insee Première n° 1629, Insee, janvier 2017.

⁴ Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire, Collection Le point sur, numéro 14 - CERTU, Mobilités et transports, 2010.

⁵ Cette proportion est sous-estimée car c'est le rapport du nombre de tués dans un accident routier professionnel rapporté à l'ensemble des tués dans un accident de la route (y compris ceux pour lesquels le motif de déplacement n'était pas renseigné).

PART DES ACCIDENTS DUS AU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL PARMIS LES ACCIDENTS DU RÉGIME GÉNÉRAL EN 2019



1 ACCIDENT SUR 20 en Bretagne
1 sur 14 en France⁶

Globalement, le risque routier professionnel (RRP) est en cause dans un accident du travail sur vingt chez les salariés du régime général en Bretagne en 2019. Soit, au total, plus de 2 200 accidents routiers ayant entraîné au moins 4 jours d'arrêt. Le nombre d'accidents routiers a augmenté continûment jusqu'en 2017, puis il a diminué en 2018 avant de repartir à la hausse en 2019. Parallèlement, le poids du RRP a évolué de la même manière, mais il est resté inférieur dans la région à celui observé au niveau national.

Si l'accident routier est un évènement plutôt rare dans le cadre d'un déplacement professionnel...

En 2019, avec 577 victimes dénombrées, les accidents routiers de mission ne représentent que 1,6 % de l'ensemble des AT en Bretagne. Cette proportion a augmenté progressivement jusqu'en 2019. Elle est plus faible qu'au niveau national (1,6 % contre 2,1 % en 2019).

... À l'inverse, il est la cause de la moitié des accidents de trajet

En 2019, 1 628 victimes ont été décomptées soit 48,2 % de l'ensemble des accidents de trajet lors d'un déplacement pour aller ou revenir du travail. En 2019, cette proportion était plus élevée qu'en France, respectivement 48,2 % contre 41,4 %.

Une fréquence des accidents routiers qui a augmenté en 2019

L'indice de fréquence a connu les mêmes tendances que celles décrites précédemment pour le nombre et la part des accidents routiers professionnels sur la période 2014-2019. Cependant, la rupture de la série statistique du décompte des effectifs de salariés ne permet pas de mesurer les évolutions entre les périodes 2014-2017 et 2018-2019.



MÉTHODOLOGIE

La mise en application de la DSN en janvier 2018 a entraîné une modification de la règle de calcul des effectifs salariés qui prennent désormais en compte les contrats courts alors que seuls les effectifs des contrats en fin de trimestre étaient décomptés auparavant. Les indices de fréquence calculés à partir de 2018 ne peuvent pas être comparés à ceux calculés pour les années antérieures.



BON À SAVOIR

L'analyse des accidents routiers professionnels repose sur la codification des causes et circonstances des accidents selon la méthodologie d'Eurostat (SEAT III). Cependant, il convient de rappeler que les circonstances en cause dans l'accident du travail ou l'accident de trajet permettant d'identifier le risque routier professionnel ne sont décrites que pour les accidents ayant occasionné au moins 4 jours d'arrêt.

Plus d'informations sur la méthodologie mise en œuvre en page 13.

Évolution du nombre d'accidents routiers de mission et de trajet en Bretagne entre 2014 et 2019



Source : Carsat Bretagne 2014-2019, exploitation ORS Bretagne.

Évolution de la part des accidents routiers de mission et de trajet parmi l'ensemble des AT et l'ensemble des TJ avec arrêt en Bretagne et en France entre 2014 et 2019

Part du risque routier dans la sinistralité		2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bretagne	% des acc. routiers de mission sur le total des AT	1,2 %	1,2 %	1,3 %	1,5 %	1,5 %	1,6 %
	% des acc. routiers de trajet sur le total des TJ	32,3 %	42,6 %	48,7 %	52,6 %	45,3 %	48,2 %
	% des acc. routiers (mission + trajet) sur le total des AT+TJ	3,7 %	4,5 %	5,3 %	6,0 %	5,4 %	5,5 %
France*	% des acc. routiers de mission sur le total des AT	nd	2,0 %	2,0 %	2,2 %	2,0 %	2,1 %
	% des acc. routiers de trajet sur le total des TJ	nd	39,7 %	40,4 %	43,9 %	39,1 %	41,4 %
	% des acc. routiers (mission + trajet) sur le total des AT+TJ	nd	6,6 %	6,7 %	7,5 %	6,9 %	7,2 %

Source : Carsat Bretagne 2014-2019, exploitation ORS Bretagne.
*Données 2015 et 2016 issues du TB RRP 2015-2017 et données 2017 à 2019 issues des rapports annuels de l'Assurance maladie Risques professionnels.

Évolution de l'indice de fréquence des accidents routiers de mission et de trajet pour 1 000 salariés en Bretagne entre 2014 et 2019*



Source : Carsat Bretagne 2014-2019, exploitation ORS Bretagne.
*L'indice de fréquence (IF) exprime le nombre d'événements pour 1 000 salariés. Le segment 2017-2018 n'est pas représenté compte-tenu de la rupture de la série statistique dû à la modification de décompte des effectifs de salariés, cf. encart ci-contre.

⁶ Rapport annuel 2019 de l'Assurance maladie Risques professionnels, Focus sur les risques routiers page 154.

CONSÉQUENCES POUR LE SALARIÉ INCAPACITÉ PARTIELLE PERMANENTE (IPP) ET DÉCÈS LIÉS AU RRP



MÉTHODOLOGIE

Les données relatives aux IPP doivent être interprétées avec prudence du fait des règles de gestion impliquant la comptabilisation d'une incapacité l'année de son imputation et non pas l'année de la survenue de l'accident l'ayant occasionné. En effet, l'octroi d'une IPP peut intervenir plusieurs années après l'accident dans l'attente que l'état médical de la personne se soit stabilisé pour juger du degré d'incapacité. De plus, il est possible d'émettre une contestation auprès de la Commission médicale de recours amiable dans les deux mois qui suivent la notification du taux d'IPP. Les IPP sont donc le reflet des conséquences des nouveaux sinistres de l'année ou des sinistres des années antérieures.



BON À SAVOIR

L'incapacité permanente partielle (IPP) liée à un accident du travail ou de trajet se traduit par des séquelles physiques ou psychiques durables. La reconnaissance d'une IPP permet de bénéficier d'une indemnisation en fonction de leur gravité :

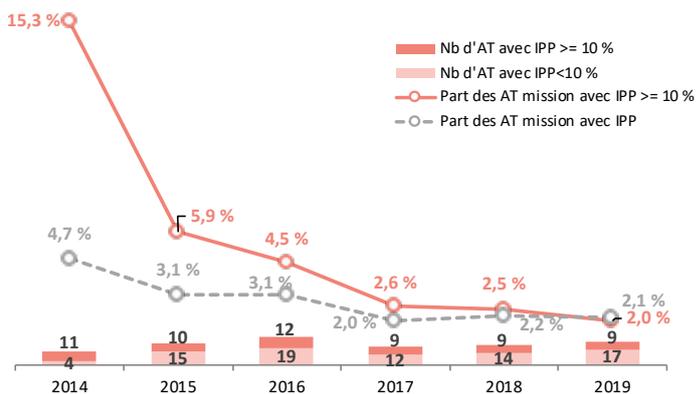
- par le versement d'un capital en une seule fois, si le taux d'incapacité est inférieur à 10 %,
- par le versement d'une rente viagère jusqu'au décès, lorsque le taux est supérieur ou égal à 10 %.

La part des accidents graves dans les accidents du travail ou de trajet, ainsi que le taux d'incapacité, permettent de mesurer la gravité des AT.

Vers une baisse de la gravité des accidents routiers de mission ?

En 2019, 2,1 % des accidents routiers de mission ont occasionné la fixation d'un taux d'incapacité et, pour 2,0 %, il était supérieur ou égal à 10 %. Toutefois, les données sont à interpréter avec prudence compte-tenu de la faiblesse des effectifs et des modalités d'attribution des IPP. Globalement, la part des AT de mission avec incapacité partielle permanente (IPP) a oscillé dans une fourchette comprise entre un minimum de 2,0 % et un maximum de 4,7 % en Bretagne sur l'ensemble de la période 2014-2019 dessinant une tendance à la baisse. Le même constat s'observe pour les IPP graves (≥ 10 %) mais les variations sont plus marquées d'une année sur l'autre.

Évolution du nombre et de la part des accidents routiers de mission avec IPP parmi l'ensemble des AT avec IPP (tous risques y compris routier) en Bretagne entre 2014 et 2019

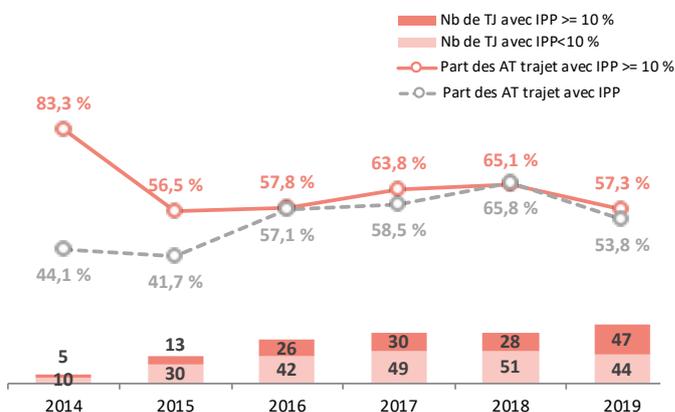


Source : Carsat Bretagne 2014-2019, exploitation ORS Bretagne.

Relative stabilité de la gravité des accidents routiers de trajet entre 2016 et 2018

En 2019, 53,8 % des accidents routiers de trajet ont occasionné la fixation d'un taux d'incapacité et, pour 57,3 %, il était supérieur ou égal à 10 %. Comme indiqué précédemment, les données doivent être considérées avec prudence compte-tenu de la faiblesse des effectifs et des modalités de gestion des IPP. Après une diminution entre 2014 et 2015, la part des accidents routiers de mission graves a augmenté continûment pour atteindre 65,8 % en 2018. Pour les accidents routiers de trajet avec IPP ≥ 10 %, le constat est similaire.

Évolution du nombre et de la part des accidents routiers de trajet avec IPP parmi l'ensemble des TJ avec IPP (tous risques y compris routier) en Bretagne entre 2014 et 2019



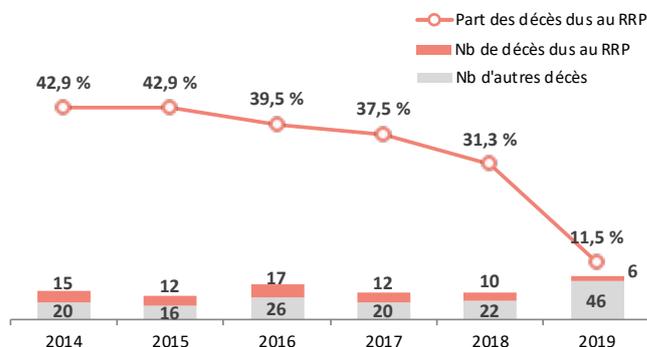
Source : Carsat Bretagne 2014-2019, exploitation ORS Bretagne.



MÉTHODOLOGIE

Les données relatives aux décès doivent être interprétées avec prudence du fait de la faiblesse des effectifs et des règles de gestion impliquant la comptabilisation d'un décès l'année d'imputation du capital représentatif de décès. Les cas pris en compte sont uniquement ceux pour lesquels le décès est intervenu avant consolidation (i.e avant toute fixation de taux d'IPP). Certains dossiers peuvent faire l'objet de contentieux en attente de jugement auprès du tribunal des affaires sociales. Par ailleurs, en 2018, des consignes ont été données pour améliorer la qualité de codage des décès (circulaire CIR 14/2018). Celles-ci ayant pu impacter leur dénombrement, l'observation de la série chronologique des décès doit également être considérée avec précaution.

Évolution du nombre décès dus au risque routier et de la part parmi l'ensemble des décès (tous risques y compris routier) chez les salariés du régime général en Bretagne entre 2014 et 2019*



Source : Carsat Bretagne 2014-2019, exploitation ORS Bretagne.
*Les données doivent être interprétées avec prudence cf. encart Méthodologie.

Le RRP entraîne le décès d'une dizaine de personnes chaque année en Bretagne

Hormis pour l'année 2019, les accidents routiers de mission et de trajet ont été responsables d'une dizaine de décès chaque année en Bretagne, soit globalement sur la période 2014-2019, environ trois décès au travail sur dix (32 %) alors qu'ils représentent seulement 5,1 % de l'ensemble des accidents du travail et de trajet sur la même période.

» REPÈRES

Concernant les salariés couverts par la CNAMTS⁷ au niveau national, en 2019, 203 ont été tués pendant un trajet domicile-travail et 87 ont été tués lors d'un trajet professionnel, soit 28 % des décès professionnels. Les données étaient respectivement de : 220 et 96, soit 37 % pour l'année 2018 ; de 219 et 76, soit 37 % pour l'année 2017.

« Nous, dirigeants d'entreprise, nous engageons pour la sécurité de nos salariés sur la route »

EMPLOYEUR ENGAGÉ
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Rapidité, réactivité, disponibilité. Chaque jour, nos collaborateurs donnent le meilleur d'eux-mêmes. Ils sont notre première richesse. Mais cette quête de performance ne doit pas les conduire à prendre des risques au volant. Or aujourd'hui, les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail. Un constat inacceptable face auquel nous avons la volonté d'agir. C'est pourquoi, pour favoriser la sécurité de nos salariés sur les routes :

- ⊕ Nous limitons aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant.
- ⊕ Nous prescrivons la sobriété sur la route.
- ⊕ Nous exigeons le port de la ceinture.
- ⊕ Nous n'acceptons pas le dépassement des vitesses autorisées.
- ⊕ Nous intégrons des moments de repos dans le calcul des temps de trajet.
- ⊕ Nous favorisons la formation à la sécurité routière.
- ⊕ Nous encourageons les conducteurs de deux roues à mieux s'équiper.

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/employeurs-engages>



En Bretagne, 87 employeurs ont déjà rejoint l'appel !

Suite à l'appel en faveur de la sécurité routière, lancé le 11 octobre 2016 en France, auquel 21 chefs d'entreprise avaient répondu en signant les 7 engagements pour la sécurité des déplacements professionnels de leurs collaborateurs, ils sont aujourd'hui près de 1500 à s'être engagés, impliquant plus de 3 millions de collaborateurs pour une route plus sûre. En 2021, les engagements se poursuivent...

- ⊕ Fin février 2021, ils étaient 87 en Bretagne dont 9 dans les Côtes-d'Armor, 22 dans le Finistère, 37 en Ille-et-Vilaine et 19 dans le Morbihan.

⁷ Rapports annuels de l'Assurance maladie Risques professionnels, CNAMTS : Focus sur les risques routiers page 154 en 2019 ; page 158 en 2018 et page 146 en 2017.

CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS ROUTIERS SEXE, AGE ET SIÈGE DES LIAISONS

Plus de la moitié (55 %) des victimes d'un accident routier sont des hommes

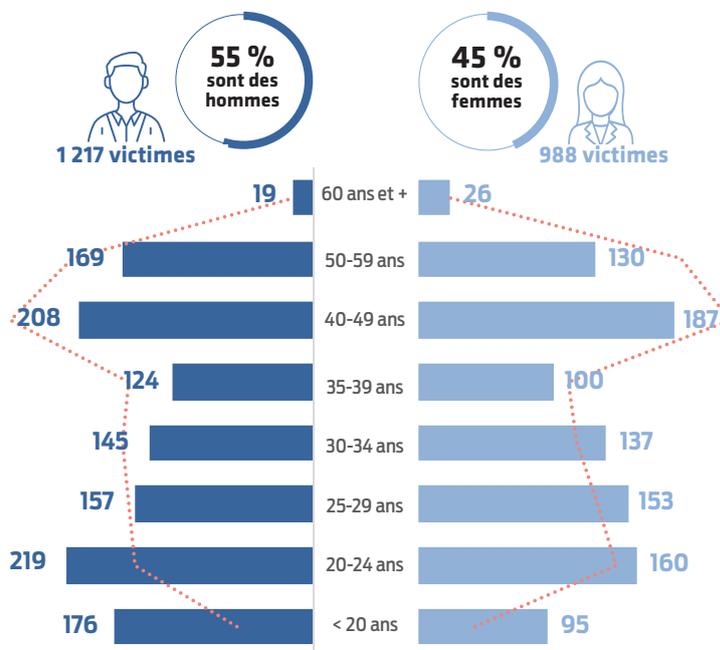
En 2019, en Bretagne, les accidents de la route dans le cadre professionnel ont majoritairement concerné des hommes (55 % contre 45 % des femmes). Cette proportion est moindre par rapport à celle observée pour l'ensemble des AT et des TJ avec arrêt masculins (64 %).

Plus de 2 accidents routiers sur 5 (43 %) concernent des salariés âgés de moins de 30 ans

Les accidents de la route varient statistiquement selon l'âge et le sexe avant 35 ans. Au-delà de cet âge, par contre, les accidents de la route se répartissent proportionnellement de façon similaire pour les deux sexes. Par ailleurs, comparativement à l'ensemble des AT et des TJ tous risques confondus y compris routier, ils sont surreprésentés :

- avant 25 ans chez les hommes (resp. 32 % contre 18 % tous risques y compris routier) et,
- avant 35 ans chez les femmes (resp. 55 % contre 44 % tous risques y compris routier).

Pyramides des âges des victimes d'accidents routiers en Bretagne en 2019



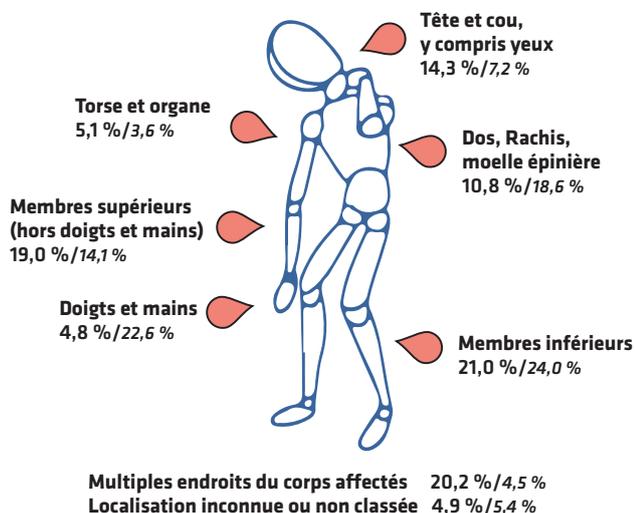
Source : Carsat Bretagne 2019, exploitation ORS Bretagne.

Tête et cou, membres inférieurs et localisations multiples sont les 3 atteintes corporelles les plus fréquentes lors d'un accident routier

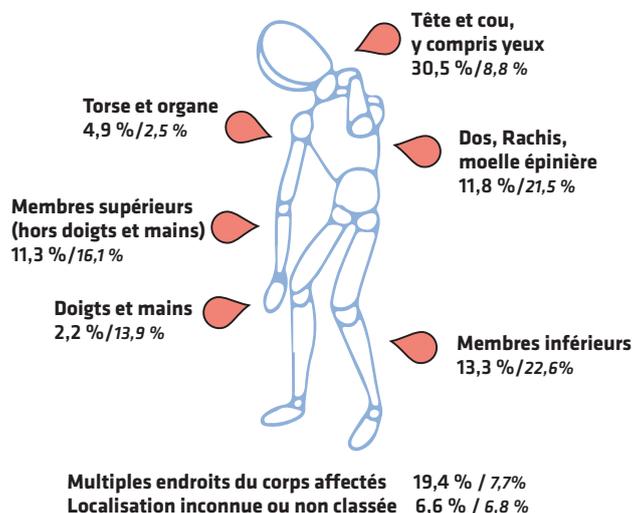
À elles trois, elles concernent 58,5 % de l'ensemble des lésions occasionnées lors d'un accident routier. Mais, il existe des différences selon le sexe des victimes. Les femmes sont deux fois plus souvent touchées à la tête et au cou (30,5 % contre 14,3 %). Ensuite, chez les hommes comme chez les femmes, ce sont de multiples endroits du corps qui sont le plus fréquemment affectés (respectivement 20,2 % et 19,4 %). Suivis par les membres inférieurs chez les femmes (13,3 %) alors que cette localisation avec 21,0 % arrive, chez les hommes, juste devant les multiples endroits du corps.

Répartition des accidents routiers selon le siège des lésions en Bretagne en 2019
/ répartition de l'ensemble des AT et TJ selon le siège des lésions

Chez les hommes



Chez les femmes



Source : Carsat Bretagne 2019, exploitation ORS Bretagne.

CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS ROUTIERS TYPE DE VÉHICULE ET HEURES DE SURVENUE

Une voiture ou un deux roues motorisé impliqués dans les deux tiers des accidents routiers professionnels en Bretagne

L'agent matériel de la déviation permet de décrire les types de véhicule impliqués dans les accidents routiers professionnels tels que repérés par l'algorithme. Ainsi, en 2019, plus des deux-tiers des accidents routiers (67,6 %) mettent en cause une voiture ou un deux roues motorisé.

Ce constat est davantage marqué pour les accidents de trajet domicile-travail (71,2 %) que pour les accidents de mission (57,3 %).

À l'inverse, la part des véhicules poids lourds est logiquement beaucoup plus importante dans les accidents de mission (16,8 % contre 2,0 % dans les accidents de trajet domicile-travail).

À noter : au niveau national⁸, les proportions observées pour les mêmes catégories de véhicules étaient respectivement de 57 % pour l'ensemble des accidents routiers professionnels (51 % pour les accidents de trajet et de 47 % pour les accidents de mission) et de 14 % pour les véhicules poids lourds en mission professionnelle.

Répartition des accidents routiers professionnels selon l'agent matériel de la déviation* en Bretagne en 2019

Agent matériel de la déviation	Libellé de l'agent matériel de la déviation	AT mission	AT de trajet domicile-trajet	Total des accidents routiers
1201 Véhicules poids lourds camions (transport de charges), bus et autocars (transport de passagers)	Camions remorques, semi-remorques - transport de charges	8,7 %	0,7 %	2,7 %
	Bus, autocars, transport de passagers	2,5 %	0,6 %	1,1 %
	Autres types de véhicules poids lourds + non précisés	5,6 %	0,7 %	1,9 %
1202 Véhicules légers - charges ou passagers	Voitures	45,0 %	54,7 %	52,2 %
	Véhicules légers - charges ou passagers	5,8 %	5,3 %	5,5 %
	Camionnettes, fourgons	3,8 %	0,5 %	1,3 %
	Autres types de véhicules légers + non précisés	0,6 %	0,1 %	0,2 %
1203 Véhicules - deux trois roues motorisés ou non	Motocycles, vélomoteurs, scooters	12,3 %	16,5 %	15,4 %
	Bicyclettes, patinettes	2,5 %	3,9 %	3,6 %
	Autres véhicules - deux, trois roues motorisés ou non	-	0,3 %	0,2 %
Autres véhicules terrestres	Autres véhicules terrestres non listés ci-dessus + non précisés	1,3 %	2,3 %	2,1 %
Autres agents matériels hors groupe 12	Autres	13,1 %	16,5 %	15,6 %
Total général		100 %	100 %	100 %

Source : Carsat Bretagne 2019, exploitation ORS Bretagne.

*L'agent matériel de la déviation représente l'élément en cause au moment de l'accident. Cf. encart Repères ci-contre.

REPÈRES

Dans le système d'information sur les AT et les MP de l'Assurance maladie, les circonstances des accidents sont décrites suivant la méthodologie des statistiques européennes sur les AT (SEAT III).

Quatre variables permettent de renseigner les causes des AT :

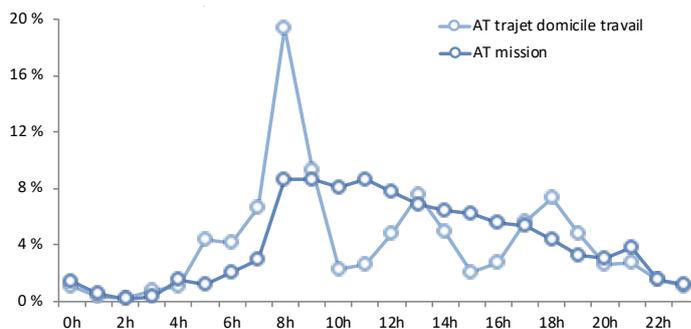
- l'activité physique spécifique (ce que faisait la personne au moment de l'accident, par exemple conduire un moyen de transport),
- la déviation (ce qui a dysfonctionné, par exemple une perte, totale ou partielle de contrôle de moyen de transport),
- et son agent matériel (l'objet en cause, par exemple une voiture),
- ainsi que les modalités du contact (la manière dont la victime a été blessée, par exemple un écrasement, un heurt...).

La majorité des accidents domicile-travail ont lieu lors des déplacements pendulaires

Les accidents de trajet domicile-travail se concentrent aux heures de pointe du matin et du soir ainsi que lors de la pause méridienne. Les accidents de mission se répartissent quant à eux tout au long de la journée mais sont plus fréquents le matin à partir de 8h avant de décroître continuellement.

Globalement la situation régionale est comparable à celle observée par l'ONISR en France : l'allure générale des courbes régionales et nationales étant relativement semblable. Toutefois le pic des heures de pointe en début de soirée est moins marqué en Bretagne.

Répartition des accidents routiers professionnels selon l'heure en Bretagne en 2019



Source : Carsat Bretagne 2019, exploitation ORS Bretagne.

⁸ Cnamts Risques professionnels, Rapport annuel 2019.

SECTEURS D'ACTIVITÉ LES PLUS ACCIDENTOGÈNES

Les grands secteurs d'activités les plus touchés par le RRP en nombre d'accidents...

Parmi les grands secteurs d'activité tels que définis selon la Nomenclature d'Activité Française (NAF) en 19 postes⁹, dix secteurs concentrent 92 % des accidents de la route et 88 % des salariés des entreprises de l'économie privée en Bretagne.

... de mission

Cinq secteurs, recouvrant 64 % des accidents de mission, se distinguent aussi comme étant les plus accidentogènes au regard de l'indice de fréquence (IF) avec des valeurs supérieures à celle observée tous secteurs d'activités confondus (0,65). Il s'agit des secteurs signalés en gras dans le tableau ci-contre, à savoir par fréquence décroissante des indices :

- Les transports et l'entreposage..... 3,45
- La gestion de l'eau, des déchets et dépollution..... 1,33
- L'hébergement et la restauration 1,15
- Les activités de services administratifs et de soutien..... 0,72
- La santé humaine et l'action sociale.... 0,71

... de trajet domicile-travail

Cinq secteurs, représentant 61 % des accidents de trajet domicile-travail, affichent des indices de fréquence supérieurs à celui observé pour l'ensemble des secteurs d'activités (1,83). Il s'agit des secteurs signalés en gras dans le tableau ci-contre, à savoir par fréquence décroissante des indices :

- Les activités de services administratifs et de soutien..... 3,55
- L'hébergement et la restauration..... 3,20
- La santé humaine et l'action sociale ... 2,24
- Le commerce et la réparation automobile et de motocycle et les autres activités de services 1,90

⁹ Le secteur d'activités Agriculture, sylviculture et pêche ainsi que le secteur Activités extra-territoriales n'ont pas été pris en compte dans l'étude des secteurs. À eux deux, ils représentaient 384 salariés en 2019, soit moins de 0,05 % de l'ensemble des salariés du régime général. Les salariés du régime agricole et du secteur maritime ne sont pas pris en compte dans cette étude.

Les secteurs d'activité les plus accidentogènes au regard du risque routier professionnel en Bretagne en 2019

Accidents de mission*

Secteurs d'activités	Nombre d'AT mission	% d'AT de mission	% AT féminins de mission	% des AT de mission / ens. des AT du secteur	IF AT mission
Transports et entreposage	173	30 %	31 %	5,3 %	3,45
Santé humaine et action sociale	75	13 %	80 %	1,4 %	0,71
Activités de services administratifs et de soutien	58	10 %	21 %	1,1 %	0,72
Hébergement et restauration	54	9 %	9 %	3,1 %	1,15
Commerce ; réparation automobile et de motocycle	51	9 %	35 %	1,0 %	0,37
Autres secteurs d'activités	44	8 %	14 %	2,3 %	0,35
Construction	43	7 %	9 %	0,7 %	0,56
Industrie manufacturière	32	6 %	22 %	0,5 %	0,21
Activités spécialisée, scientifique et technique	22	4 %	64 %	4,7 %	0,47
Administration publique	14	2 %	43 %	1,7 %	0,23
Gestion eau, déchets et dépollution	9	2 %	0 %	2,6 %	1,33
Tous secteurs d'activités (NAF en 19 postes)	575	100 %	36 %	1,7 %	0,65

Source : Carsat Bretagne 2019, exploitation ORS Bretagne.

*Triés par fréquence décroissante du nombre total d'AT de mission.

Indice de fréquence (IF) : c'est le rapport du nombre d'événements pour 1 000 salariés.

Note : le poids des AT de mission par rapport aux AT de chaque secteur rapporte l'ensemble des AT de mission ayant occasionné au moins 4 jours d'arrêt par rapport à l'ensemble des AT avec arrêt de chaque secteur (soit quel que soit le nombre de jours d'arrêt, la distinction des AT selon le nombre d'indemnités journalières versées n'étant pas possible à partir des données transmises pour l'analyse).

Accidents de trajet domicile-travail*

Secteurs d'activités	Nombre d'AT trajet domicile-travail	% d'AT de trajet domicile-travail	% AT féminins de trajet domicile-travail	% des AT de trajet domicile-travail / ens. des TJ du secteur	IF AT trajet domicile-travail
Activités de services administratifs et de soutien	285	18 %	42 %	48,3 %	3,55
Commerce ; réparation automobile et de motocycle	263	16 %	51 %	50,2 %	1,90
Industrie manufacturière	245	15 %	33 %	53,0 %	1,64
Santé humaine et action sociale	238	15 %	81 %	46,4 %	2,24
Hébergement et restauration	151	9 %	42 %	54,1 %	3,20
Autres secteurs d'activités	121	7 %	56 %	39,0 %	1,11
Construction	97	6 %	6 %	56,4 %	1,26
Transports et entreposage	74	5 %	23 %	42,5 %	1,47
Administration publique	61	4 %	79 %	39,1 %	1,02
Activités spécialisée, scientifique et technique	50	3 %	54 %	45,9 %	1,06
Autres activités de services	43	3 %	81 %	47,8 %	1,90
Tous secteurs d'activités (NAF en 19 postes)	1628	100 %	49 %	50,5 %	1,83

Source : Carsat Bretagne 2019, exploitation ORS Bretagne.

*Triés par fréquence décroissante du nombre total d'AT trajet domicile-travail.

Indice de fréquence (IF) : c'est le rapport du nombre d'événements pour 1 000 salariés.

Note : le poids des AT de trajet domicile-travail par rapport aux accidents de trajet de chaque secteur rapporte l'ensemble des AT de trajet domicile-travail ayant occasionné au moins 4 jours d'arrêt par rapport à l'ensemble des accidents de trajet avec arrêt de chaque secteur (soit quel que soit le nombre de jours d'arrêt, la distinction des AT selon le nombre d'indemnités journalières versées n'étant pas possible à partir des données transmises pour l'analyse).

SECTEURS D'ACTIVITÉ LES PLUS ACCIDENTOGÈNES (SUITE)

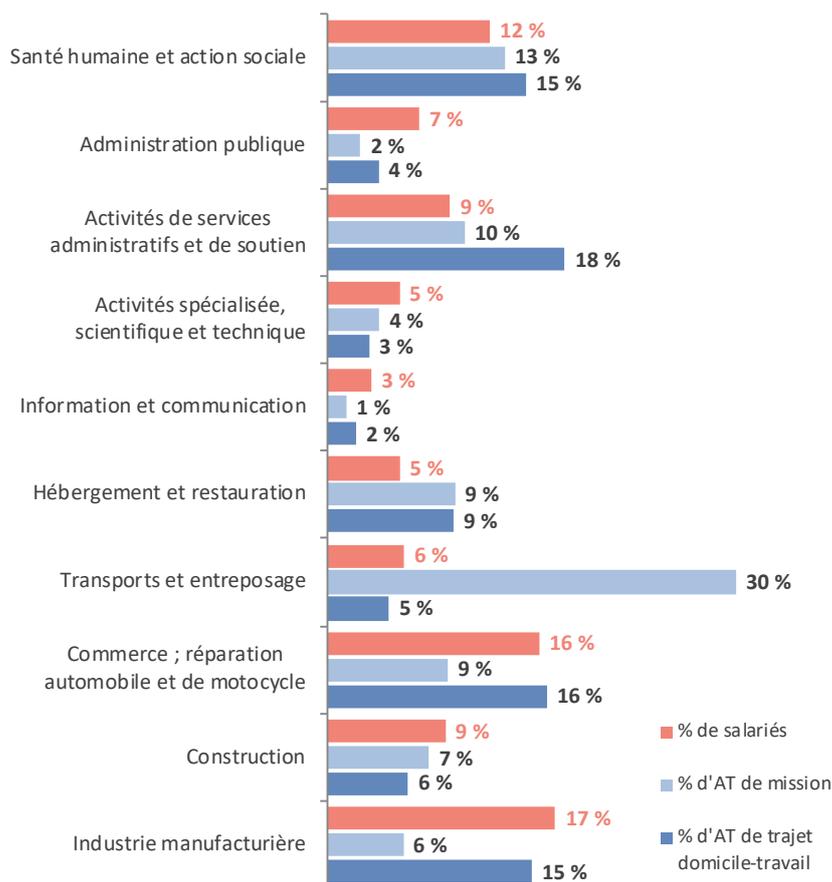
Les accidents routiers professionnels selon les grands secteurs d'activité employant le plus de salariés

À noter : parmi les dix secteurs employant le plus de salariés, neuf sont communs avec les dix secteurs précédents pour lesquels les accidents routiers professionnels sont les plus nombreux : le secteur de l'information et de la communication ne ressortant pas parmi ces derniers (cf. graphique ci-contre).

Les dix secteurs qui emploient le plus de salariés (soit 88 % des affiliés au régime général) représentent 93 % des AT de mission et 92 % des AT de trajet domicile-travail.

Logiquement, le constat établi précédemment se trouve conforté. À savoir : les secteurs précédemment identifiés se distinguent aussi comme étant les seuls avec une surreprésentation des AT de mission ou des AT de trajet domicile-travail au regard des effectifs de salariés. La surreprésentation est particulièrement notable pour les AT de mission dans le secteur du transport et de l'entreposage tandis que pour les AT de trajet domicile-travail, le différentiel le plus important concerne le secteur des activités de service et de soutien.

Les 10 secteurs d'activités employant le plus de salariés* et part des accidents routiers en Bretagne en 2019**



Source : Carsat Bretagne 2019, exploitation ORS Bretagne.
 *Triés par fréquence décroissante du nombre de salariés.
 ** Les valeurs exactes sont arrondies à l'entier.

ZOOM SUR LES... ACTIVITÉS LES PLUS ACCIDENTOGÈNES

 **Les activités pour lesquelles le risque routier professionnel est le plus important...**

... pour les accidents de mission

En 2019, en Bretagne, les 11 activités les plus accidentogènes, en nombre d'accidents de mission, représentent plus de la moitié de l'ensemble des accidents de mission (52 %). 34 % ont concerné des femmes.

En termes de fréquence, huit activités affichent des indices supérieurs à celui mesuré pour l'ensemble des onze activités (1,96) et nettement plus élevés que celui observé toutes activités confondues (0,65). Elles sont signalées en gras dans les tableaux ci-contre. Pour ces huit activités, le risque d'accidents de mission varie dans une fourchette de 11 à 13,4 fois supérieure à celle observée en moyenne pour l'ensemble des secteurs (IF=0,65).

... pour les accidents de trajet domicile-travail

En 2019, en Bretagne, les 10 activités les plus accidentogènes, en nombre d'accidents de trajet domicile-travail, représentent près de 4 accidents sur 10 (37 %) et plus de la moitié de ceux-ci (52 %) ont concerné des femmes.

En termes de fréquence, sept activités affichent des indices nettement supérieurs à celui observé toutes activités confondues (1,83). Elles sont signalées en gras dans les tableaux ci-contre. Pour ces sept activités, le risque d'accidents de mission varie dans une fourchette de 1,9 à 2,8 fois supérieure à celle observée en moyenne pour l'ensemble des secteurs (IF=1,83).



MÉTHODOLOGIE

La répartition des effectifs de salariés du périmètre CNAMTS n'est pas disponible par sexe ni par âge. Les indices de fréquence (rapport du nombre d'évènements au nombre de salariés) ne peuvent pas être calculés par sexe ni par âge.

Les activités les plus accidentogènes en nombre d'accidents routiers en Bretagne en 2019

Accidents de mission*

Libellés des 11 activités les plus accidentogènes lors des trajets de mission	Nb total d'AT de mission	% d'AT de mission	Dont % d'AT féminins mission	IF
Transports routiers de fret interurbains	51	9 %	6 %	3,41
Restauration de type rapide	47	8 %	6 %	6,25
Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	45	8 %	71 %	8,71
Aide à domicile	35	6 %	94 %	3,18
Activités des agences de travail temporaire	35	6 %	14 %	0,80
Transports urbains et suburbains de voyageurs	23	4 %	9 %	7,52
Transports routiers de fret de proximité	22	4 %	9 %	2,61
Ambulances	15	3 %	53 %	4,94
Administration publique générale	11	2 %	36 %	0,24
Transports routiers réguliers de voyageurs	9	2 %	56 %	3,21
Action sociale sans hébergement n.c.a.	9	2 %	67 %	0,97
Total des 11 activités les plus accidentogènes	302	52 %	34 %	1,96

Source : Carsat Bretagne 2019, exploitation ORS Bretagne.

*Triés par fréquence décroissante du nombre total d'AT de mission.

Note : 11 activités sont présentées dans le tableau compte-tenu que les activités de transports réguliers de voyageurs et celles de l'action sociale sans hébergement non classées ailleurs affichent le même nombre de sinistres (n=9).

Accidents de trajet domicile-travail*

Libellés des 10 activités les plus accidentogènes lors des trajets domicile-travail	Nb total d'AT de trajet domicile-travail	% d'AT de trajet domicile-travail	Dont % d'AT féminins domicile-travail	IF
Activités des agences de travail temporaire	194	12 %	35 %	4,46
Restauration traditionnelle	64	4 %	38 %	3,58
Activités hospitalières	60	4 %	80 %	1,65
Hypermarchés	51	3 %	61 %	2,70
Aide à domicile	44	3 %	95 %	4,00
Boulangerie et boulangerie-pâtisserie	39	2 %	31 %	4,54
Restauration de type rapide	38	2 %	42 %	5,05
Supermarchés	38	2 %	63 %	3,47
Administration publique générale	37	2 %	76 %	0,82
Nettoyage courant des bâtiments	35	2 %	60 %	4,11
Total des 10 activités les plus accidentogènes	600	37 %	52 %	2,88

Source : Carsat Bretagne 2019, exploitation ORS Bretagne.

*Triés par fréquence décroissante du nombre total d'AT de trajet domicile-travail.

ZOOM SUR LES... ACTIVITÉS EMPLOYANT LE PLUS DE SALARIÉS



Le risque routier professionnel selon les 10 activités employant le plus de salariés

Les dix activités qui emploient le plus de salariés concernent un salarié sur quatre et 24 % des accidents routiers de mission et 35 % des accidents de trajet domicile-travail. Elles sont présentées dans le graphique ci-contre.

Parmi ces dix activités :

➤ Pour les accidents de mission

Trois affichent un indice de fréquence supérieur à celui observé en moyenne pour l'ensemble des activités (IF=0,65). Ce sont les activités des agences de travail temporaires (intérimaires), les transports routiers de fret interurbains et les services d'aide à domicile. Elles sont repérées dans le graphique ci-contre avec le « + » à côté de la valeur de l'IF (ie ce sont toutes les barres supérieures à la verticale orange en pointillé symbolisant l'IF tous secteurs confondus).

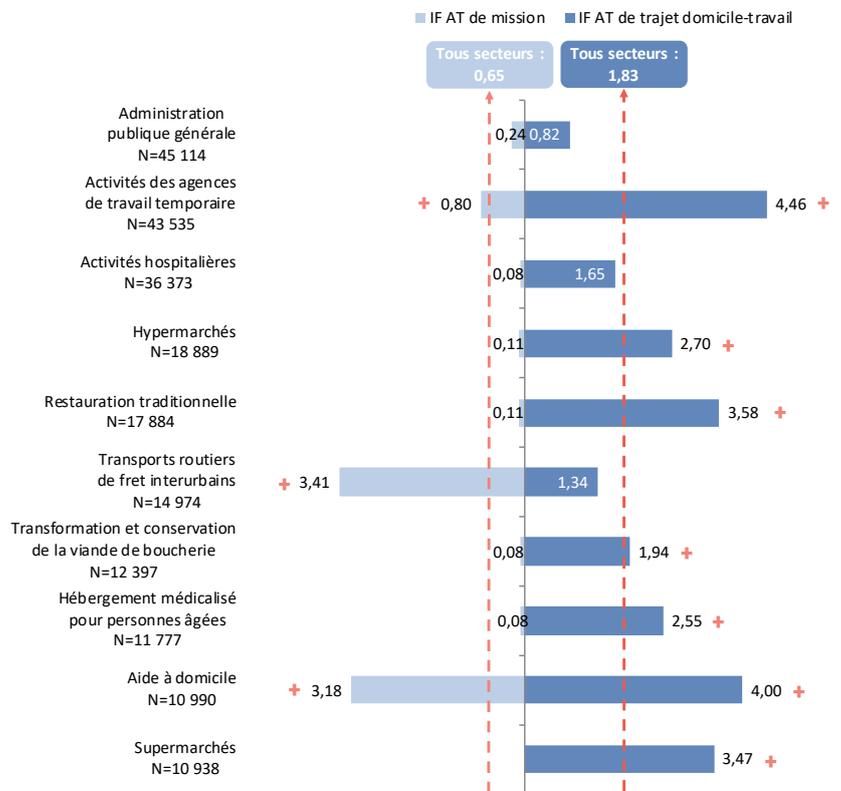
➤ Pour les accidents de trajet domicile-travail

Sept activités présentent un indice de fréquence supérieur à celui observé en moyenne pour l'ensemble des activités (IF=1,83).

Elles correspondent, dans le graphique ci-contre, aux activités signalées avec un « + » à côté de la valeur de l'IF et pour lesquelles la barre est supérieure à la verticale orange en pointillé qui symbolise l'IF tous secteurs confondus. Il s'agit de :

- Activités des agences de travail temporaire,
- Hypermarchés,
- Restauration traditionnelle,
- Transports routiers de fret interurbains,
- Transformation et conservation de la viande de boucherie,
- Hébergement médicalisé pour personnes âgées,
- Aide à domicile,
- Supermarchés.

La fréquence des accidents routiers de mission et de trajet selon les 10 activités employant le plus de salariés en Bretagne en 2019*



Source : Carsat Bretagne 2019, exploitation ORS Bretagne.
*Triés par fréquence décroissante du nombre de salariés.

Le risque routier selon les 10 activités employant le plus de salariés en Bretagne en 2019*

Les 10 activités employant le plus de salariés	Nombre de salariés	Nombre d'AT de mission	IF AT de mission	Nombre d'AT de trajet domicile-travail	IF AT de trajet domicile-travail
Administration publique générale	45 114	11	0,24	37	0,82
Activités des agences de travail temporaire	43 535	35	0,80	194	4,46
Activités hospitalières	36 373	<5	0,08	60	1,65
Hypermarchés	18 889	<5	0,11	51	2,70
Restauration traditionnelle	17 884	<5	0,11	64	3,58
Transports routiers de fret interurbains	14 974	51	3,41	20	1,34
Transformation et conservation de la viande de boucherie	12 397	<5	0,08	24	1,94
Hébergement médicalisé pour personnes âgées	11 777	<5	0,08	30	2,55
Aide à domicile	10 990	35	3,18	44	4,00
Supermarchés	10 938	0	0,00	38	3,47
Total des 10 activités	222 871	141	0,63	562	2,52

Source : Carsat Bretagne 2019, exploitation ORS Bretagne.
*Triés par fréquence décroissante du nombre de salariés.

ZOOM SUR LES...

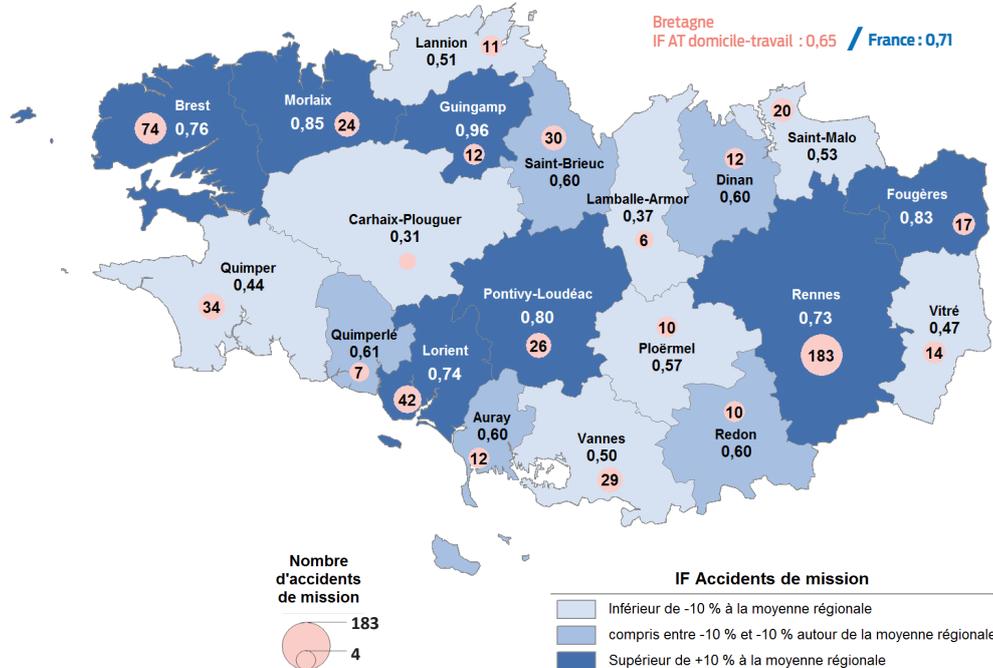
INÉGALITÉS TERRITORIALES PAR ZONES D'EMPLOI

Une forte variabilité infrarégionale du risque routier professionnel à l'échelle des zones d'emploi

...pour les accidents de mission

En 2019, en Bretagne, l'indice de fréquence des accidents routiers de mission varie dans une fourchette allant d'un minimum de 0,31 AT mission pour 1 000 salariés dans la zone d'emploi de Carhaix-Plouguer à un maximum de 0,96 dans celle de Guingamp, soit un risque multiplié par trois dans cette dernière par rapport à celui observé dans celle de Carhaix-Plouguer. Au total, à l'échelle de la région, 7 zones d'emploi se distinguent avec un risque supérieur de + 10 % par rapport à la moyenne régionale mais sans que ne se dessine une géographie particulière. Les variations géographiques doivent refléter en grande partie les spécificités sectorielles des zones d'emploi.

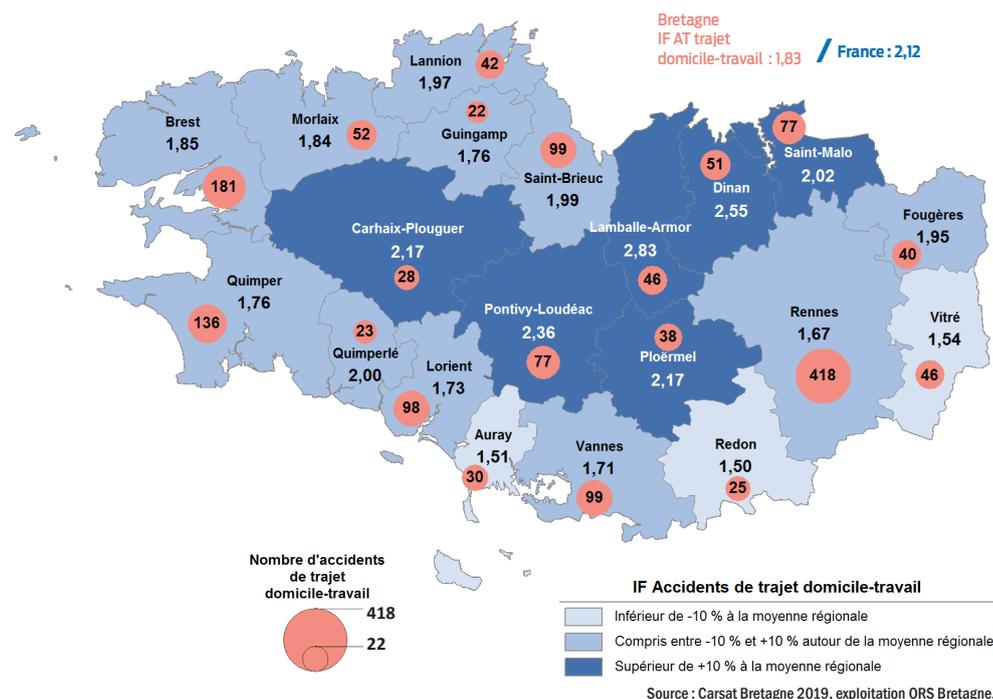
Nombre et indice de fréquence des accidents routiers de mission selon les zones d'emploi en Bretagne en 2019



... pour les accidents de trajet domicile-travail

En 2019, en Bretagne, l'indice de fréquence des accidents routiers de trajet domicile-travail varie dans un intervalle allant d'un minimum de 1,50 AT de trajet pour 1 000 salariés dans la zone d'emploi de Redon à un maximum de 2,83 dans celle de Lamballe-Armor, soit un risque près de deux fois supérieur dans cette dernière par rapport à celui observé dans la zone d'emploi de Redon. Au total, à l'échelle régionale, 6 zones d'emploi affichent une fréquence des accidents de trajet domicile-travail supérieure de + 10 % à la moyenne régionale. Trois d'entre elles se situent au centre de la région et les trois autres se trouvent entre les zones de Saint-Brieuc et Rennes.

Nombre et indice de fréquence des accidents routiers de trajet selon les zones d'emploi en Bretagne en 2019



SOURCES & MÉTHODOLOGIE

SOURCES

Les données statistiques sont issues des déclarations d'accidents du travail avec arrêt et concernent les salariés, quel que soit leur lieu de domicile, des entreprises bretonnes du régime général pour les années 2014 à 2019. Elles proviennent de la base régionale SGE-TAPR (système de gestion des comptes employeurs pour la tarification et la prévention) servant pour la tarification et la prévention des AT/MP, système utilisé par la Caisse d'Assurances Retraite et de la Santé au Travail (Carsat) en Bretagne et des données publiées par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS) pour le niveau national. Le risque routier professionnel à l'origine de l'accident du travail est identifié à partir des circonstances en cause dans l'accident, d'après la méthodologie sur les Statistiques européennes sur les accidents du travail (SEAT III) d'Eurostat. Il est codifié à partir de cinq informations venant se substituer à l'élément matériel utilisé avant 2013 pour coder les circonstances des accidents :

- 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.

RAPPEL

Les éléments descriptifs des circonstances de l'accident ne sont disponibles que pour les accidents ayant entraîné le versement d'au moins 4 indemnités journalières, soit ayant occasionné au moins 4 jours d'arrêt de travail. De plus, les variables Eurostat ne peuvent pas toujours être renseignées complètement lorsque les déclarations d'accidents ne sont pas suffisamment informatives.

Décomposition des groupes selon l'algorithme de repérage des accidents corporels de la circulation routière en 2019*

	Accidents du travail		Accidents de trajet	
	Effectif	%	Effectif	%
Accidents routiers identifiés par l'algorithme	577	100 %	1 628	100 %
dont Groupe 1	505	87,5 %	1 567	96,3 %
dont Groupe 2	36	6,2 %	54	3,3 %
dont Groupe 3	36	6,2 %	7	0,4 %
Ensemble des accidents Tous risques confondus	36 603	1,6 %	3 380	48,2 %

Source : Carsat Bretagne 2019, exploitation ORS Bretagne.

* Algorithme mis au point par la direction santé travail de Santé publique France validé collectivement par la direction générale du travail, Caisse centrale de mutualité sociale agricole et la CNAM

MÉTHODOLOGIE

DÉFINITION D'UN ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Un accident provoquant au moins une victime, survenant sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule.

L'algorithme de ciblage des accidents routiers professionnels a été élaboré, à la demande de la Direction Générale du Travail, par un groupe de travail réunissant Santé publique France et l'Unité Mixte de Recherche Épidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement (UMRESTTE), en collaboration avec la Direction des Risques Professionnels de l'Assurance maladie. Il utilise les cinq variables de la codification des circonstances des accidents d'Eurostat renseignées et informatives, listées précédemment.

1/ Algorithme de repérage des accidents de mission parmi les accidents du travail

Ces cinq variables sont utilisées pour repérer trois différents groupes d'accidents de circulation :

- **Groupe 1** : Les accidents survenant sur une voie publique, pour lesquels la victime effectuait au moment de l'accident une activité de conduite ou était présente dans un moyen de transport,
- **Groupe 2** : Les piétons accrochés par un véhicule,
- **Groupe 3** : Autres cas d'accidents de circulation.

Cet algorithme a été le premier à être construit avec l'Umrestte avant d'être affiné et consolidé dans un second temps à partir des résultats d'un test de qualité réalisé par la Carsat Auvergne, avec le concours de la DRP.

2/ Algorithme de repérage des accidents de circulation parmi les accidents de trajet (trajet domicile-travail)

L'algorithme distingue les trois mêmes groupes d'accidents de circulation que l'algorithme de repérage des accidents de mission. Cependant dans chaque groupe, l'algorithme a été simplifié par rapport à celui appliqué aux accidents de mission, compte tenu des résultats du test effectué par la Carsat Auvergne.

Cet algorithme a été validé collectivement par les acteurs concernés : Direction Générale du Travail, Caisse centrale de mutualité sociale agricole et la CNAM.

SOURCES & MÉTHODOLOGIE (SUITE)

Code du travail et risque routier professionnel

Susceptible de survenir dans le cadre d'une relation de travail, le risque routier professionnel doit être appréhendé comme un risque professionnel à part entière.

Bien que le code du travail ne contienne pas de disposition spécifique relative au risque routier, il doit servir de levier à une démarche d'évaluation de ce risque, en application des principes généraux de prévention, notamment énoncés aux articles L. 4121-1 à L. 4121-3 du code du travail.

À la suite de cette évaluation, l'employeur doit mettre en œuvre les actions de prévention qui garantiront le meilleur niveau de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs lors de leurs déplacements routiers. Les résultats de cette évaluation des risques sont par la suite transcrits et mis à jour dans le document unique d'évaluation des risques (DUER).
(article R. 4121-1 du code du travail).

Source : Extrait de <https://travail-emploi.gouv.fr/sante-au-travail/prevention-des-risques-pour-la-sante-au-travail/autres-dangers-et-risques/article/risque-routier-professionnel>

DÉFINITIONS

↳ Accident du travail

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

Extrait Article L411-1 du code de la Sécurité Sociale.

↳ Accident de trajet

« Est également considéré comme accident du travail, [...] l'accident survenu à un travailleur, [...], pendant le trajet d'aller et de retour entre :

- 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. Ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ;
- Le lieu du travail et le restaurant, la cantine ou, d'une manière plus générale, le lieu où le travailleur prend habituellement ses repas, et dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel et étranger aux nécessités essentielles de la vie courante ou indépendant de l'emploi. »

Extrait Article L411-2 du code de la Sécurité Sociale.

POUR EN SAVOIR PLUS PUBLICATIONS & SITES INTERNET

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

DOCUMENTS STRATÉGIQUES

PLAN SANTÉ AU TRAVAIL (2016-2020)

Plan Bretagne



Plan national



Plan santé-sécurité au travail en agriculture



AUTRES RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Larroque D., Brasseur G., « Le risque routier au travail - Dossier Travail et sécurité », Article publié dans le mensuel Travail et Sécurité, n° 815, 04/2020, 12 pages. [Accéder](#)

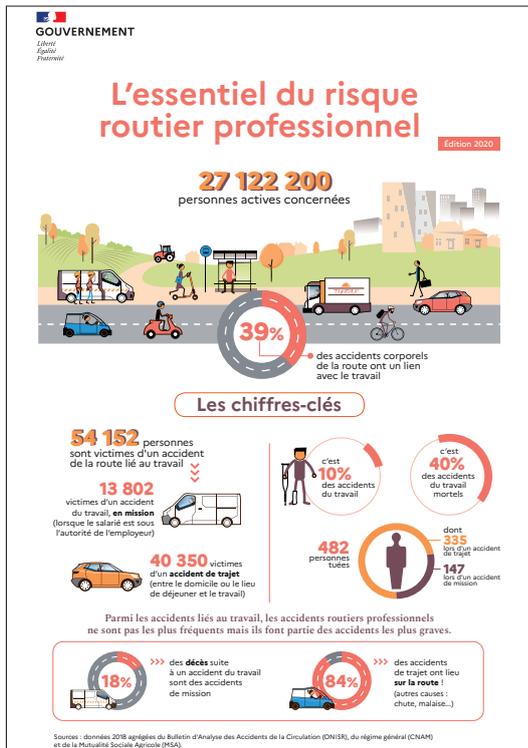
ARTICLES DU MINISTÈRE DU TRAVAIL, DE L'EMPLOI ET DE L'INSERTION

- « Risque routier professionnel », mis à jour le 07.04.2021. [Accéder](#)
- « Risque routier professionnel : des chiffres-clés pour sensibiliser à la première cause de mortalité au travail », mis à jour le 20.05.2021. [Accéder](#)

ARTICLES DE L'OBSERVATOIRE NATIONAL INTER-MINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Bilan 2019 de l'ONISR, chapitre Les accidents liés au travail, page 94. [Accéder](#)

INFOGRAPHIE DU MINISTÈRE DU TRAVAIL



LIENS UTILES EN BRETAGNE

- DREETS Bretagne [Accéder](#)
- Carsat Bretagne [Accéder](#)
- MSA Armorique [Accéder](#) et Portes de Bretagne [Accéder](#)
- Aract Bretagne (Agence pour l'Amélioration des Conditions de Travail de Bretagne) [Accéder](#)

LIENS UTILES AU NIVEAU NATIONAL

- Ameli Risques professionnels [Accéder](#)
- Site des statistiques de la MSA [Accéder](#)
- Site du Ministère de l'Agriculture [Accéder](#)
- Site de l'INRS (Institut National de Recherche et Sécurité) : consulter le dossier « Risques routiers » : [Accéder](#)



Santé au travail en Bretagne

Risque routier professionnel - régime général



REMERCIEMENTS

Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail
(Carsat Bretagne)

Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail
et des solidarités (DREETS Bretagne)

RÉALISATION

Rédaction

sous la direction du Dr Isabelle TRON, Directrice, ORS Bretagne
Léna PENNOGNON, Chargée d'études, ORS Bretagne
Observatoire Régional de la Santé de Bretagne
19 Avenue Charles et Raymonde Tillon – 35000 RENNES
Tél - 02 99 14 24 24 – E-mail : orsb@orsbretagne.fr
www.orsbretagne.fr

Conception graphique

Élisabeth QUÉGUINER - www.medias-lab.com

Étude réalisée en partenariat avec
la Direction régionale de l'économie, de l'emploi,
du travail et des solidarités de Bretagne

Juin 2021