

TRAVAIL, EMPLOI, FORMATION PROFESSIONNELLE

Travail et gestion des ressources humaines

MINISTÈRE DU TRAVAIL

Direction générale du travail

Sous-direction des conditions de travail,
de la santé et de la sécurité au travail

Bureau des équipements
et des lieux de travail

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Délégation à la sécurité routière

Sous-direction des actions transversales
et des ressources

Bureau des politiques
et de l'animation locales

Instruction interministérielle n° DGT/CT3/DSR/BPAL/2018/281 du 17 décembre 2018 relative à la prévention du risque routier professionnel

NOR : MTRT1834716J

Date d'application: immédiate.

Résumé: la présente instruction interministérielle définit le cadre de mise en œuvre tant aux niveaux central que déconcentré des orientations relatives au risque routier professionnel annoncées par le Premier ministre lors du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018. Elle précise notamment les actions à mener par les services des ministères de l'intérieur (dans le cadre des documents généraux d'orientation) et du travail (dans le cadre du troisième plan santé au travail) afin de mobiliser les secteurs d'activité prioritaires (avec un nombre d'accidents de mission et/ou de trajet élevés) sur la prévention de ce risque.

Mots clés: prévention du risque routier professionnel, sécurité routière en entreprise, sécurité routière au travail, comité interministériel de la sécurité routière, PST3, PRST3, documents généraux d'orientation, instruction.

Annexes:

- Annexe 1. – Points de repère sur la politique de prévention du risque routier professionnel.
- Annexe 2. – Indicateurs de surveillance du risque routier professionnel produits par santé publique France pour les années 2014 et 2015.
- Annexe 3. – Points de contact au niveau central.

Le directeur général du travail, le délégué interministériel à la sécurité routière et le délégué à la sécurité routière à Monsieur le préfet de police de Paris; Monsieur le préfet de police des Bouches-du-Rhône; Mesdames et Messieurs les préfets de régions; Mesdames et Messieurs les directeurs régionaux des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE); Mesdames et Messieurs les directeurs des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIECCTE); Mesdames et Messieurs les préfets de département; Mesdames et Messieurs les chefs de pôle T des DIRECCTE.

Le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 a inscrit la prévention du risque routier professionnel (RRP) comme une des priorités de la politique de sécurité routière à décliner pour les 5 années à venir (cf. mesure n° 1 du CISR visant à favoriser un engagement fort et global des citoyens en faveur de la sécurité routière¹).

Parmi les orientations annoncées en la matière, le Gouvernement s'est notamment engagé à mettre en œuvre un plan d'action visant à mobiliser les entreprises et représentants au sens large² des branches professionnelles identifiées comme prioritaires afin qu'ils développent des actions de prévention adaptées au secteur d'activité en cause.

¹ https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2018/01/dossier_de_presse_-_comite_interministeriel_de_la_securite_routiere_-_mardi_9_janvier_2018.pdf

² Les partenaires sociaux, organismes complémentaires, organismes paritaires collecteurs agréés, etc.

La présente instruction vise d'une part, à informer les préfetures et les directions (régionales) des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DI[R]ECCTE) des orientations annoncées dans le cadre du CISR (I) et d'autre part, à définir le cadre de mise en œuvre de ces orientations tant aux niveaux central que local (II).

Il convient de rappeler que la politique de prévention du RRP est partagée entre les services du ministère du travail qui traitent ce risque comme un risque professionnel à part entière, notamment dans le cadre du troisième plan santé au travail (PST3) 2016-2020, et ceux du ministère de l'intérieur qui ont identifié ce risque comme un des enjeux impératifs à retenir dans les documents généraux d'orientations (DGO) 2018-2022. L'annexe 1 de la présente instruction donne des points de repères sur le risque routier et précise le cadre d'intervention respectif des deux ministères sur ce risque.

La réussite et l'effectivité du plan d'action annoncé par le Premier ministre résident dans la capacité des services desdits ministères à coordonner et faire converger leurs actions, aussi bien aux niveaux central que déconcentré.

I. – ORIENTATIONS ANNONCÉES DANS LE CADRE DU CISR

Lors de la préparation du CISR, la direction générale du travail (DGT) et la délégation à la sécurité routière (DSR) ont souhaité que le risque routier soit identifié comme une des priorités de la politique de sécurité routière et ont proposé des mesures à mettre en œuvre conjointement (la Caisse nationale d'assurance maladie [CNAM] a également été associée).

Après une décennie d'actions visant à installer une politique globale de prévention et à fournir des outils génériques aux chefs d'entreprise, le parti a été pris de centrer la politique de prévention du RRP sur la mobilisation des branches professionnelles qui sont les mieux placées pour adapter les actions de prévention aux réalités des secteurs d'activité concernés.

La DGT et la DSR estiment en effet que ce n'est que grâce à une analyse fine de l'activité en lien avec la branche professionnelle concernée (sinistralité, métiers concernés, typologie des entreprises concernées, indicateurs clés de performance de l'activité, contexte socio-économique...) que des messages et des actions de prévention pertinents pourront être établis afin d'inciter les entreprises à agir contre ce risque dans le cadre de leur activité.

Cette réflexion a ainsi abouti au plan d'actions annoncé par le Premier ministre dans le cadre du CISR du 9 janvier 2018. Concernant le risque routier professionnel, ce plan se subdivise en deux mesures distinctes qui visent à :

1. Instituer la production régulière d'indicateurs de surveillance du risque à partir de l'exploitation des bases de données disponibles afin d'améliorer la connaissance de celui-ci et de déterminer les secteurs d'activité à mobiliser de manière prioritaire.
2. Impliquer les entreprises, les organisations professionnelles et organismes complémentaires des branches professionnelles concernées dans la prévention du risque routier professionnel.

II. – DÉFINITION DU CADRE DE MISE EN ŒUVRE DES ORIENTATIONS ANNONCÉES DANS LE CADRE DU CISR

Un cadre de mise en œuvre du plan d'action doit être défini afin d'articuler et de coordonner la déclinaison des orientations au niveau central et au niveau déconcentré.

A. – AU NIVEAU CENTRAL

Depuis l'annonce des mesures, la DSR et la DGT travaillent ensemble, en lien étroit avec la CNAM, pour identifier les secteurs d'activité pour lesquels une mobilisation s'avérerait prioritaire et définir une stratégie de mobilisation des branches professionnelles concernées.

Production d'indicateurs de surveillance du risque

Les travaux menés dans le cadre de cette mesure visent à mieux exploiter la base de données de la CNAM qui est la seule structure permettant de disposer des indicateurs de suivi pertinents (notamment le nombre de victimes, de décès, l'indice de fréquence et le taux de fréquence par secteur d'activité) pour identifier des situations à risque liées à l'activité et cibler les branches professionnelles prioritaires.

Un groupe de travail et de suivi de cette mesure a été constitué et s'est réuni à plusieurs occasions en 2018. Ce groupe de travail est composé de la CNAM, Santé publique France, l'observatoire

national interministériel de la sécurité routière, du ministère du travail (DGT et direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques) et de l'Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement.

Une première production d'indicateurs à un niveau fin a été réalisée sur la base des dernières données disponibles (exploitation par Santé publique France des données CNAM pour les années de référence 2014 et 2015). Ces indicateurs, qui offrent un angle de vue inédit sur le risque avec notamment le nombre d'accidents de mission et de trajet par secteurs d'activité détaillés et agrégés, sont mis à disposition des services déconcentrés (*cf.* annexe 2) afin qu'ils disposent de premiers éléments objectifs à présenter aux partenaires sociaux en vue de les mobiliser.

Cette production a vocation à être reconduite afin de disposer régulièrement des indicateurs de surveillance du risque nécessaires pour pouvoir suivre les évolutions temporelles utiles à prendre en compte pour mener la politique de prévention du RRP.

Définition d'une stratégie de mobilisation

Un second groupe de travail a été créé afin d'assurer le suivi de la mesure visant à mobiliser les représentants des branches professionnelles. Il rassemble la DGT, la DSR, la CNAM, l'Institut national de recherche et de sécurité, la Caisse centrale de mutualité sociale agricole, la Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales et l'Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics.

Sur la base du travail épidémiologique effectué par Santé publique France sur les données CNAM pour les années de référence 2014 et 2015, le groupe de travail a identifié plusieurs secteurs d'activité à mobiliser prioritairement (avec un nombre d'accidents de mission et/ou de trajet élevés) :

- des secteurs particulièrement exposés qui se sont déjà investis sur la thématique par le passé : le transport routier de marchandises et de voyageurs, le bâtiment et travaux publics (BTP), l'activité de poste dans le cadre d'une obligation de service universel et le secteur du travail temporaire ;
- des secteurs tout autant exposés mais qui se sont moins investis sur la thématique : l'aide et soin à domicile, la restauration rapide et la propreté (activités de nettoyage classique et spécialisé).

Afin de convaincre les acteurs des différents secteurs de s'investir sur la prévention du RRP, la DGT et la CNAM ont développé une stratégie de mobilisation qui se déroule selon les deux étapes suivantes :

- une 1^{re} étape axée sur la connaissance du secteur et qui vise à disposer des éléments préalables à la rencontre avec les acteurs du secteur (données de sinistralité, enjeux socioéconomiques du secteur ou encore évolution réglementaire susceptible de le concerner) ;
- une 2^{de} étape visant à obtenir l'engagement du secteur et se traduisant par des rencontres avec les acteurs concernés (ex. : organisations professionnelles, organismes complémentaires et autres acteurs relais) afin de connaître leur positionnement à l'égard de la sécurité routière, de les mobiliser sur des actions adaptées au secteur et formaliser à terme leur mobilisation.

Il est à noter que des organismes complémentaires, recommandés par certaines branches professionnelles (branche aéronautique, thermique et frigorifique ; des mareyeurs et expéditeurs ; médico-technique ; de la propreté), proposent d'ores et déjà des prestations de prévention du RRP.

B. – AU NIVEAU DÉCONCENTRÉ

La réussite du plan d'action, et en particulier de la seconde mesure visant à mobiliser les entreprises, les organisations professionnelles et organismes complémentaires des branches professionnelles concernées, est conditionnée par une pleine implication des services déconcentrés (acteurs locaux du ministère de l'intérieur et unités régionales des DIRECCTE). Dans ce cadre, il leur est demandé de :

- initier un débat avec les partenaires sociaux en mettant la prévention du risque routier professionnel à l'ordre du jour d'une réunion du comité régional d'orientation des conditions de travail ;
- travailler en concertation avec le réseau des caisses régionales de l'Assurance maladie – risques professionnels (caisses d'assurance retraite et de la santé au travail, caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France et caisses générales de sécurité sociale) afin d'accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des mesures de prévention et d'engager au niveau local un travail d'amélioration de la connaissance statistique similaire à celui engagé au niveau national ;

- dans l’attente des chiffres développés au niveau régional, encourager en concertation avec les représentants locaux des branches professionnelles des actions de sensibilisation à l’attention des chefs d’entreprise et salariés des secteurs d’activité identifiés au niveau national: le transport routier de marchandises et de voyageurs, le BTP, l’aide et soin à domicile, la restauration rapide et la propreté;
- impliquer les services de santé au travail en proposant systématiquement l’inscription du risque routier professionnel dans les priorités des contrats pluriannuels d’objectifs et de moyens;
- organiser une rencontre entre la DIRECCTE (directeur régional et/ou chef de pôle T), l’ingénieur conseil en charge du risque routier à la caisse régionale de l’Assurance maladie – risques professionnels et les préfetures de département de la région concernée (directeur de cabinet du préfet qui est le chef de projet sécurité routière dans le département) afin de coordonner les actions envisagées et de définir des actions de sensibilisation et de prévention communes;
- constituer un groupe de travail dans chaque région réunissant le référent risque routier préalablement désigné par la DIRECCTE, les coordinateurs de sécurité routière de chaque département et l’ingénieur conseil en charge du risque routier à la caisse régionale de l’Assurance maladie – risques professionnels de piloter la mise en œuvre des actions déclinées au niveau local;
- informer le niveau central (les préfetures à la DSR et les DIRECCTE à la DGT) des actions déjà engagées et menées sur le terrain en matière de prévention du RRP afin de faciliter le recensement et la diffusion des bonnes pratiques (que ces actions s’inscrivent dans le cadre des PRST3, des DGO ou dans tout autre cadre).

Il convient de préciser que les actions ciblées au niveau central ne doivent pas empêcher toute initiative des services déconcentrés visant à développer des partenariats et mener des actions non identifiées au niveau national qui reflètent la réalité et les spécificités du contexte local.

C. – SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D’ACTION

Afin de faciliter la mise en œuvre du plan d’action et d’en assurer un suivi, des engagements réciproques entre les services centraux et les services déconcentrés doivent être définis.

S’agissant des services centraux (DSR et DGT):

- ils communiquent toutes les études et les outils dont ils disposent aux services déconcentrés et sont à leur disposition pour toute expertise ou appui;
- ils informent en continu les services déconcentrés de l’avancée des actions pilotées au niveau central;
- ils effectuent des points réguliers lors des réunions de leurs réseaux respectifs.

S’agissant des services déconcentrés (préfetures et DIRECCTE):

- ils informent les services centraux des actions envisagées afin d’assurer une cohérence entre les actions menées au niveau central et celles menées au niveau local;
- ils prennent attache avec les points de contacts au niveau central lorsqu’une expertise ou un appui s’avère nécessaire pour la mise en œuvre du plan d’action.

Les services de la DSR (bureau des politiques et de l’animation locales) et de la DGT (bureau des équipements et des lieux de travail) se tiennent à votre disposition pour toute précision complémentaire ou en cas de difficultés rencontrées dans l’application de la présente instruction.

Pour les ministres et par délégation :

*Le délégué à la sécurité routière,
Le délégué interministériel à la sécurité routière,*
E. BARBE

Le directeur général du travail,
Y. STRUILLOU

ANNEXE 1

POINTS DE REPÈRE SUR LA POLITIQUE DE PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

I. – UN RISQUE PROFESSIONNEL MAJEUR

Le risque routier est un risque professionnel majeur: chaque année, les accidents routiers professionnels sont la première cause de mortalité au travail. Il faut distinguer l'accident de mission, qui se produit sur la route et pendant le temps de travail et l'accident de trajet qui survient sur la route, entre le domicile du travailleur et son lieu de travail ou entre ce dernier et lieu de restauration.

Si ce risque concerne tout particulièrement les travailleurs dont la conduite est le cœur de métier (transport routier par exemple), il touche également tous les travailleurs qui doivent se déplacer dans le cadre de leur activité sans que ces déplacements routiers ne constituent leur activité principale (service à domicile, BTP, maintenance et entretien, etc.).

En 2017, ce sont 480 personnes – tous secteurs d'activité opérant en France – qui ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail dont 346 lors d'un trajet domicile-travail (12 % de la mortalité routière sur les usagers pour lesquels on connaît le motif de déplacement) et 134 lors d'un déplacement réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle (5 % de la mortalité routière sur les usagers pour lesquels on connaît le motif de déplacement). Il est à relever par ailleurs que 38 % des accidents corporels de la route impliquent au moins un usager sur un déplacement lié au travail¹.

De manière globale, et outre les conséquences irréversibles pour le travailleur et ses proches, les accidents routiers professionnels (qu'ils soient mortels ou non) peuvent avoir des conséquences fortement pénalisantes pour la vie et l'activité d'une entreprise (notamment en matière d'organisation du travail, de logistique et de climat social dans l'entreprise).

II. – UNE POLITIQUE DE PRÉVENTION PARTAGÉE ENTRE PLUSIEURS ACTEURS

La politique de prévention du RRP est partagée entre les services du ministère du travail et le réseau Assurance Maladie Risques professionnels de la CNAM qui traitent ce risque comme un risque professionnel à part entière (A) et ceux du ministère de l'intérieur qui développent des partenariats avec les entreprises et identifient ce risque comme un des enjeux impératifs à retenir dans les documents généraux d'orientations (B).

A. – LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL, UN RISQUE PROFESSIONNEL À PART ENTIÈRE

Une obligation réglementaire pour l'employeur au titre des principes généraux de prévention

Selon l'article L. 4121-1 du code du travail, l'employeur est dans l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs. Cette obligation de sécurité des travailleurs qui incombe à tout chef d'établissement est une obligation de résultat dont le non-respect peut être sanctionné.

La définition des mesures énoncées précédemment et, plus largement d'une démarche de prévention, est nécessairement précédée d'une évaluation des risques auxquels sont exposés les salariés compte tenu des activités de l'établissement (article L. 4121-3 du code du travail). 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).

À la suite de cette évaluation, et si ses salariés sont exposés au RRP, 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. Ces mesures peuvent notamment être organisationnelles (organisation du travail, des déplacements), techniques (entretien et vérification du matériel, choix de véhicules adaptés, etc.), liées à la communication (lutte contre les distracteurs de conduite) et humaines (formation à la conduite des salariés, information des salariés, sensibilisation aux conséquences de certaines addictions, etc.).

¹ La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité de l'année 2017, Observatoire national interministériel de la sécurité routière (notamment les pages 82 et 83) <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/accidentalite-routiere/bilans-annuels>.

Une priorité du troisième plan santé au travail (PST3) 2016-2020

Le troisième Plan santé au travail (PST3) 2016-2020 traduit une ambition partagée entre l'État, les partenaires sociaux, la Sécurité sociale et les grands organismes de prévention, de constituer une feuille de route commune pour la promotion de la santé au travail.

Le PST 3 a ciblé le RRP comme un des risques prioritaires pour lequel une culture de prévention doit être mise en œuvre durant la période 2016-2020. Trois actions du plan concernent tout particulièrement ce risque.

La première action vise précisément à sensibiliser et former les chefs d'entreprise à l'évaluation de ce risque et à sa prise en compte dans le document unique d'évaluation des risques qui prend encore trop insuffisamment en compte la prévention du RRP.

Dans ce cadre, la direction générale du travail (DGT) a notamment participé à des événements nationaux (salon Préventica en juin 2017, colloque national sur le risque routier professionnel du 30 mars 2017) afin de sensibiliser les chefs d'entreprise au risque et a œuvré aux côtés de la CNAM pour relancer une dynamique partenariale en créant une instance de réflexion et de coordination².

Cette instance est chargée de faciliter la diffusion des informations, d'élaborer de nouveaux projets de partenariat, d'assurer la convergence des actions en cours ou à venir (tant au niveau national qu'au niveau local) et de veiller à leur coordination.

Certaines DIRECCTE ont également choisi, de s'impliquer, en tant que pilote ou partenaire (aux côtés d'autres acteurs tels que les CARSAT, l'OPPBTP ou encore les services de santé au travail), sur la déclinaison de cette action lorsque celle-ci a été retenue dans le cadre de leur plan régional de santé au travail (PRST3).

La deuxième action est indissociable de la première puisqu'elle vise à améliorer la connaissance de ce risque pour mieux agir en prévention. Cette action est essentiellement déclinée au niveau central dans le cadre d'un groupe de travail³ afin de construire la démarche permettant cet approfondissement.

La troisième action vise à mener des actions de contrôle de l'application de la réglementation européenne en matière de durée du travail et de conduite dans les transports. La DGT a ainsi demandé à chaque DIRECCTE d'organiser le contrôle des transports routiers dans le périmètre de la région en créant au moins une section à dominante transport dans chaque unité départementale, et en élaborant, conjointement avec le ministère des transports, une véritable stratégie de contrôle sur les questions de durée de conduite notamment.

B. – LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL, UN DES ENJEUX IMPÉRATIFS À RETENIR DANS LES DOCUMENTS GÉNÉRAUX D'ORIENTATIONS 2018-2022

En matière de prévention du RRP, la DSR développe et anime une politique de partenariats avec les entreprises (généralement par le biais de chartes). L'appel national de grandes entreprises en faveur de la sécurité routière, rendu public le 11 octobre 2016 lors d'une conférence de presse du ministre de l'Intérieur et de la ministre du Travail, s'inscrit dans cette logique et vise à inciter les entreprises (notamment PME et TPE) à signer une charte contenant plusieurs engagements concrets et opérationnels⁴.

La DSR anime et pilote par ailleurs le réseau des acteurs locaux agissant dans chacun des départements de métropole et d'outre-mer. Ces acteurs sont les suivants : les chefs de projet sécurité routière qui animent et coordonnent la politique de sécurité routière définie localement par le préfet, les coordonnateurs sécurité routière qui animent au quotidien la mise en œuvre de cette politique et les intervenants départementaux de sécurité routière qui sont des bénévoles chargés de relayer les messages de prévention auprès de publics divers et variés (établissements scolaires, collectivités locales, entreprises...). Des chargés de mission deux-roues motorisés sont enfin nommés dans chaque département pour apporter un service adapté au milieu motocycliste.

Dans le cadre de cette animation et de ce pilotage, la DSR a souhaité relancer le document général d'orientations (DGO) en 2017 afin de renforcer l'implication locale sur la thématique de la sécurité routière et a invité chaque département à élaborer son DGO pour la période 2018-2022.

² Cette instance regroupe la Délégation à la sécurité routière, la CNAM, la Caisse centrale de mutualité sociale agricole, la Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales et l'Organisme de prévention du bâtiment et des travaux publics.

³ Ce groupe de travail regroupe la DGT, la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques, Santé publique France, la Caisse nationale de l'assurance maladie et l'Observatoire nationale interministériel de la sécurité routière.

⁴ Ces engagements au nombre de sept sont les suivants : limiter aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant, prescrire la sobriété sur la route, exiger le port de la ceinture de sécurité, ne pas accepter le dépassement des vitesses autorisées, intégrer des moments de repos dans le calcul des temps de trajet, favoriser la formation à la sécurité routière des salariés, encourager les conducteurs de deux-roues à mieux s'équiper.

Le DGO constitue un outil politique de programmation qui définit les axes prioritaires de la politique locale à mettre en œuvre pendant cinq ans pour faire reculer l'insécurité routière. Il est décliné annuellement dans le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) qui met en œuvre des plans d'actions élaborés en cohérence avec les orientations du DGO.

Afin de guider la définition des orientations d'actions dans les DGO, la DSR a fixé quatre enjeux, au premier rang desquels figure le RRP, à retenir impérativement dans les DGO. Des projets d'actions départementaux relatifs au RRP sont donc en cours d'élaboration ou de finalisation dans chaque département et seront déclinés annuellement dans le cadre des PDASR.

ANNEXE 2

INDICATEURS DE SURVEILLANCE DU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL PRODUITS PAR SANTÉ PUBLIQUE FRANCE POUR LES ANNÉES 2014 ET 2015

Le calcul d'indicateurs de surveillance du risque routier professionnel a été confié à Santé publique France, à partir des données de réparation des accidents du travail et de trajet du régime général de sécurité sociale et des données sur les effectifs salariés mises à disposition par la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (Dares).

Afin de repérer les accidents de circulation parmi les accidents du travail et de trajet, Santé publique France a conçu deux algorithmes (l'un pour les accidents de mission, l'autre pour les accidents de trajet) en lien avec l'unité mixte de recherche épidémiologique transport travail environnement. Ces algorithmes ont été testés dans la CARSAT Auvergne puis validés par la mission statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie et ont été mis à la disposition des CARSAT afin qu'elles puissent développer des indicateurs locaux.

Il convient de préciser que les deux algorithmes présentent des limites. Parmi les accidents de circulation repérés par ces algorithmes, certains accidents peuvent ainsi se révéler ne pas être de « vrais » accidents de circulation (d'après les résultats du test de qualité effectué par la CARSAT Auvergne, environ 75 % des accidents de mission repérés par l'algorithme seraient des « vrais » accidents de la circulation, près de 100 % pour les accidents de circulation identifiés parmi les accidents de trajet). S'agissant des 25 % des « faux » accidents de mission, les accidents repérés peuvent notamment être des accidents lors de la conduite d'équipement de manutention ou des agressions de chauffeurs d'autobus.

D'autre part, certains accidents de circulation présents parmi les accidents du travail et de trajet dans la base de données de la CNAM peuvent ne pas être identifiés par les deux algorithmes.

Par ailleurs, les algorithmes sont appliqués aux seuls accidents du travail et de trajet avec au moins 4 jours d'arrêt de travail et pour lesquels une information est enregistrée pour le « lieu de l'accident » et « l'activité de la victime au moment de l'accident » lors du codage de la déclaration de l'accident du travail.

ANNEXE 2 - 1

LES SECTEURS D'ACTIVITÉ DÉTAILLÉS AVEC UN NOMBRE D'ACCIDENTS DE MISSION ANNUELS SUPÉRIEURS À 100 SELON LE SEXE

Accident de mission chez les hommes

a) Année 2014

| SECTEUR D'ACTIVITÉ AGRÉGÉ (NAF 19 postes) | SECTEUR D'ACTIVITÉ DÉTAILLÉ (NAF 732 postes) | NOMBRE d'accidents | HEURES travaillées | TAUX de fréquence/1 000 000 |
|---|---|-----------------------|-----------------------|---|
| E – Production distribution eau assainissement gestion des déchets et dépollution | 3811Z – Collecte des déchets non dangereux | 155 | 63 950 000 | 2,42 |
| F – Construction | 4399C – Travaux de maçonnerie générale et gros œuvre de bâtiment | 97 | 296 500 000 | 0,3 |
| H – Transports entreposage | 4941A – Transports routier de fret interurbains | 597 | 324 900 000 | 1,8 |
| | 5310Z – Activité de poste dans le cadre d'une obligation de service universel | 586 | 89 810 000 | 6,5 |
| | 4941B – Transports routiers de fret de proximité | 567 | 248 500 000 | 2,3 |
| | 4931Z – Transports urbains et suburbains de voyageurs | 387 | 140 900 000 | 2,7 |
| | 4939A – Transports routiers réguliers de voyageurs | 276 | 71 240 000 | 3,9 |
| | 4939B – Autres transports réguliers de voyageurs | 115 | 37 390 000 | 3,1 |
| I – Hébergement et restauration | 5610C – Restauration rapide | 539 | 112 400 000 | 4,8 |
| | 5610A – Restauration traditionnelle | 118 | 383 000 000 | 0,3 |
| N – Activités services administratifs de soutien | 7820Z – Activités des agents de travail temporaire | 234 | 707 800 000 | 0,3 |
| | 8010Z – Activités de sécurité privée | 123 | 213 400 000 | 0,6 |
| | 8121Z/8122Z – Propreté ¹ | 132 | 191 810 000 | 0,7 |
| O – Administration publique | 8411Z – Administration publique générale | 130 | 680 200 000 | 0,2 |
| Q – Santé humaine et action sociale | 8690A – Ambulances | 156 | 65 010 000 | 2,4 |
| | | | | Taux de fréquence tous secteurs = 0,49 |

¹ Le secteur de la propreté recouvrant les codes NAF 8121Z (Nettoyage courant des bâtiments) et 8122Z (Autres activités de nettoyage des bâtiments et nettoyage industriel), les accidents de mission ont été additionnés : soit 95 relevant du code NAF 8121Z et 37 relevant du code NAF 8122Z.

b) Année 2015

| SECTEUR D'ACTIVITÉ AGRÉGÉ (NAF 19 postes) | SECTEUR D'ACTIVITÉ DÉTAILLÉ (NAF 732 postes) | NOMBRE d'accidents | HEURES travaillées | TAUX de fréquence/1 000 000 |
|---|---|-----------------------|-----------------------|---|
| E – Production distribution eau assainissement gestion des déchets et dépollution | 3811Z – Collecte des déchets non dangereux | 117 | 62 390 000 | 1,9 |
| F – Construction | 4399C – Travaux de maçonnerie générale et gros œuvre de bâtiment | 100 | 280 500 000 | 0,4 |
| H – Transports entreposage | 4941A – Transports routier de fret interurbains | 602 | 327 800 000 | 1,8 |
| | 5310Z – Activité de poste dans le cadre d'une obligation de service universel | 625 | 90 450 000 | 6,9 |
| | 4941B – Transports routiers de fret de proximité | 598 | 251 400 000 | 2,4 |
| | 4931Z – Transports urbains et suburbains de voyageurs | 415 | 145 100 000 | 2,7 |
| | 4939A – Transports routiers réguliers de voyageurs | 288 | 72 960 000 | 3,95 |
| | 4939B – Autres transports réguliers de voyageurs | 100 | 37 680 000 | 2,65 |
| I – Hébergement et restauration | 5610C – Restauration rapide | 591 | 119 800 000 | 4,9 |
| | 5610A – Restauration traditionnelle | 110 | 384 700 000 | 0,3 |
| N – Activités services administratifs de soutien | 7820Z – Activités des agents de travail temporaire | 265 | 751 700 000 | 0,35 |
| | 8010Z – Activités de sécurité privée | 111 | 219 800 000 | 0,5 |
| | 8121Z/8122Z – Propreté ² | 120 | 196 210 000 | 0,6 |
| O – Administration publique | 8411Z – Administration publique générale | 156 | 598 100 000 | 0,3 |
| Q – Santé humaine et action sociale | 8690A – Ambulances | 175 | 66 960 000 | 2,4 |
| | | | | Taux de fréquence tous secteurs = 0,47 |

² Le secteur de la propreté recouvrant les codes NAF 8121Z (Nettoyage courant des bâtiments) et 8122Z (Autres activités de nettoyage des bâtiments et nettoyage industriel), les accidents de mission ont été additionnés : soit 90 relevant du code NAF 8121Z et 30 relevant du code NAF 8122Z.

Accidents de mission chez les femmes

a) Année 2014

| SECTEUR D'ACTIVITÉ AGRÉGÉ (NAF 19 postes) | SECTEUR D'ACTIVITÉ DÉTAILLÉ (NAF 732 postes) | NOMBRE d'accidents | HEURES travaillées | TAUX de fréquence/1 000 000 |
|--|---|-----------------------|-----------------------|---|
| H – Transports entreposage | 5310Z – Activité de poste dans le cadre d'une obligation de service universel | 668 | 119 800 000 | 5,6 |
| | 4931Z – Transports urbains et suburbains de voyageurs | 120 | 32 890 000 | 3,6 |
| | 4939A – Transports routiers réguliers de voyageurs | 115 | 22 660 000 | 5,1 |
| N – Activités services administratifs de soutien | 8121Z/8122Z – Propreté ³ | 101 | 253 270 000 | 0,4 |
| O – Administration publique | 8411Z – Administration publique générale | 105 | 571 100 000 | 0,2 |
| Q – Santé humaine et action sociale | 8810A – Aide à domicile | 564 | 261 200 000 | 2,2 |
| | 8899B – Action sociale sans hébergement n.c.a | 148 | 213 600 000 | 0,7 |
| | 8690A – Ambulances | 99 | 34 720 000 | 2,9 |
| | | | | Taux de fréquence tous secteurs = 0,31 |

b) Année 2015

| SECTEUR D'ACTIVITÉ AGRÉGÉ (NAF 19 postes) | SECTEUR D'ACTIVITÉ DÉTAILLÉ (NAF 732 postes) | NOMBRE d'accidents | HEURES travaillées | TAUX de fréquence/1 000 000 |
|--|---|-----------------------|-----------------------|---|
| H – Transports entreposage | 5310Z – Activité de poste dans le cadre d'une obligation de service universel | 701 | 118 500 000 | 5,9 |
| | 4931Z – Transports urbains et suburbains de voyageurs | 143 | 34 330 000 | 4,2 |
| | 4939A – Transports routiers réguliers de voyageurs | 132 | 23 150 000 | 5,7 |
| O – Administration publique | 8411Z – Administration publique générale | 109 | 550 600 000 | 0,2 |
| Q – Santé humaine et action sociale | 8810A – Aide à domicile | 645 | 266 100 000 | 2,4 |
| | 8899B – Action sociale sans hébergement n.c.a | 142 | 211 900 000 | 0,7 |
| | 8690A – Ambulances | 120 | 35 240 000 | 3,4 |
| | | | | Taux de fréquence tous secteurs = 0,33 |

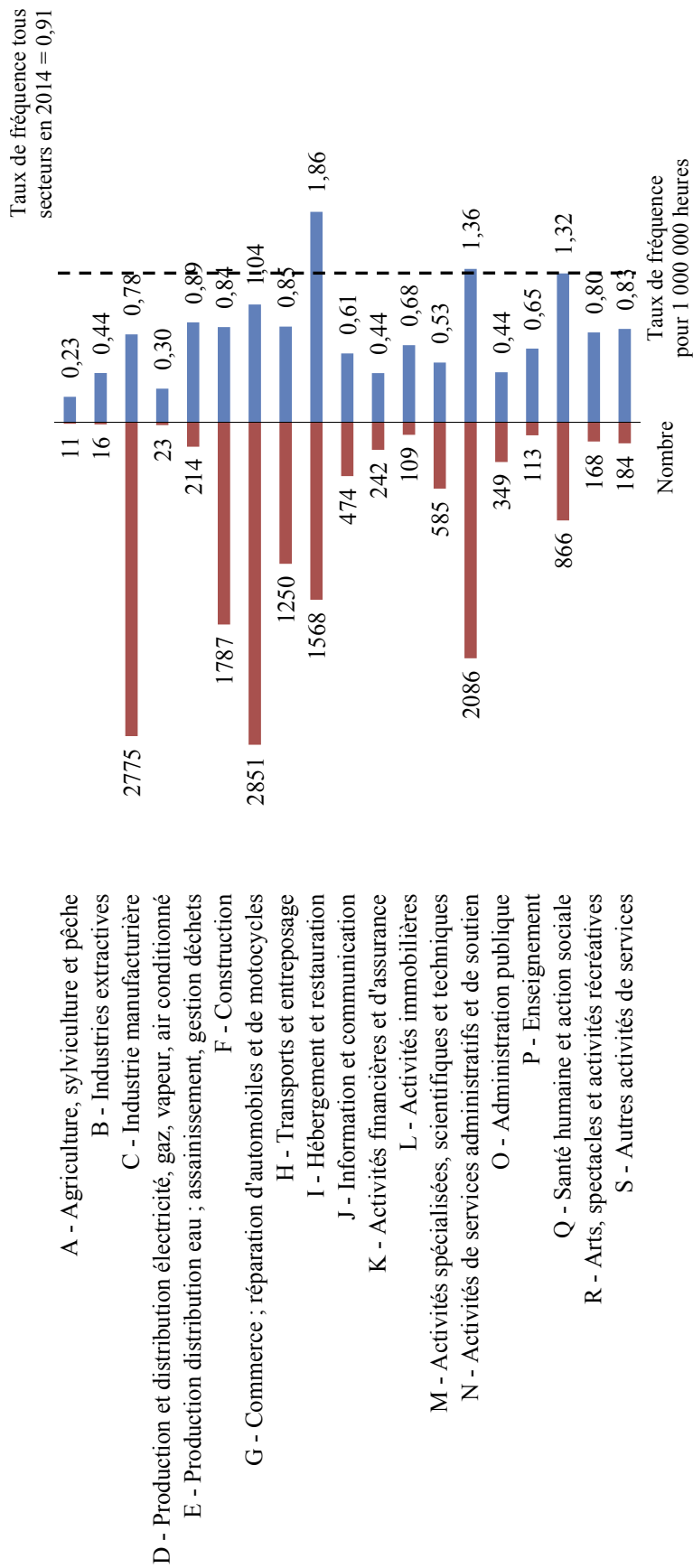
³ Le secteur de la propreté recouvrant les codes NAF 8121Z (Nettoyage courant des bâtiments) et 8122Z (Autres activités de nettoyage des bâtiments et nettoyage industriel), les accidents de mission ont été additionnés: soit 79 relevant du code NAF 8121Z et 22 relevant du code NAF 8122Z.

ANNEXE 2 - 2

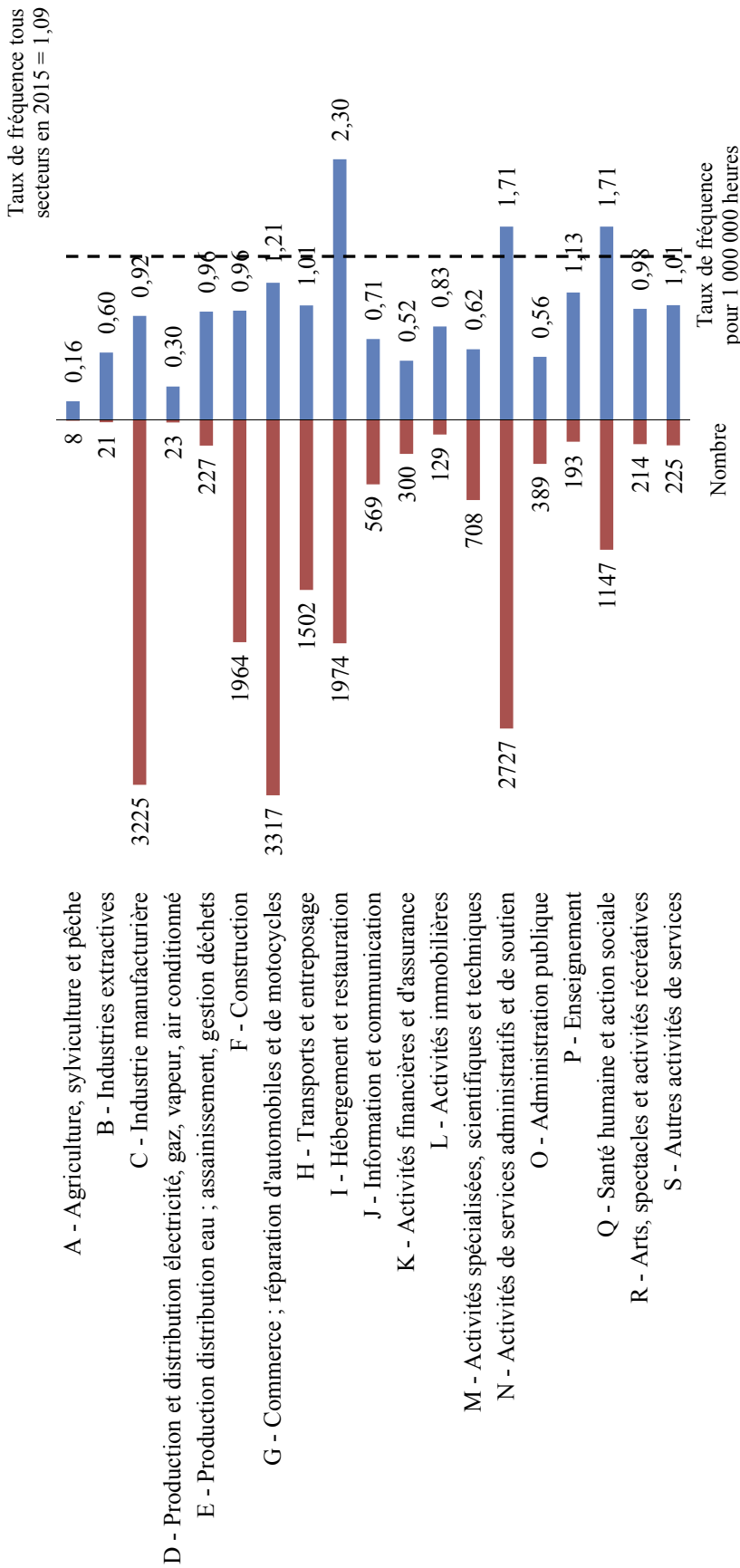
LE NOMBRE D'ACCIDENTS DE TRAJET PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ AGRÉGÉS SELON LE SEXE EN 2014 ET 2015
(INDICATEURS PRODUITS PAR SANTÉ PUBLIQUE FRANCE)

Accidents de trajet chez les hommes

a) Année 2014

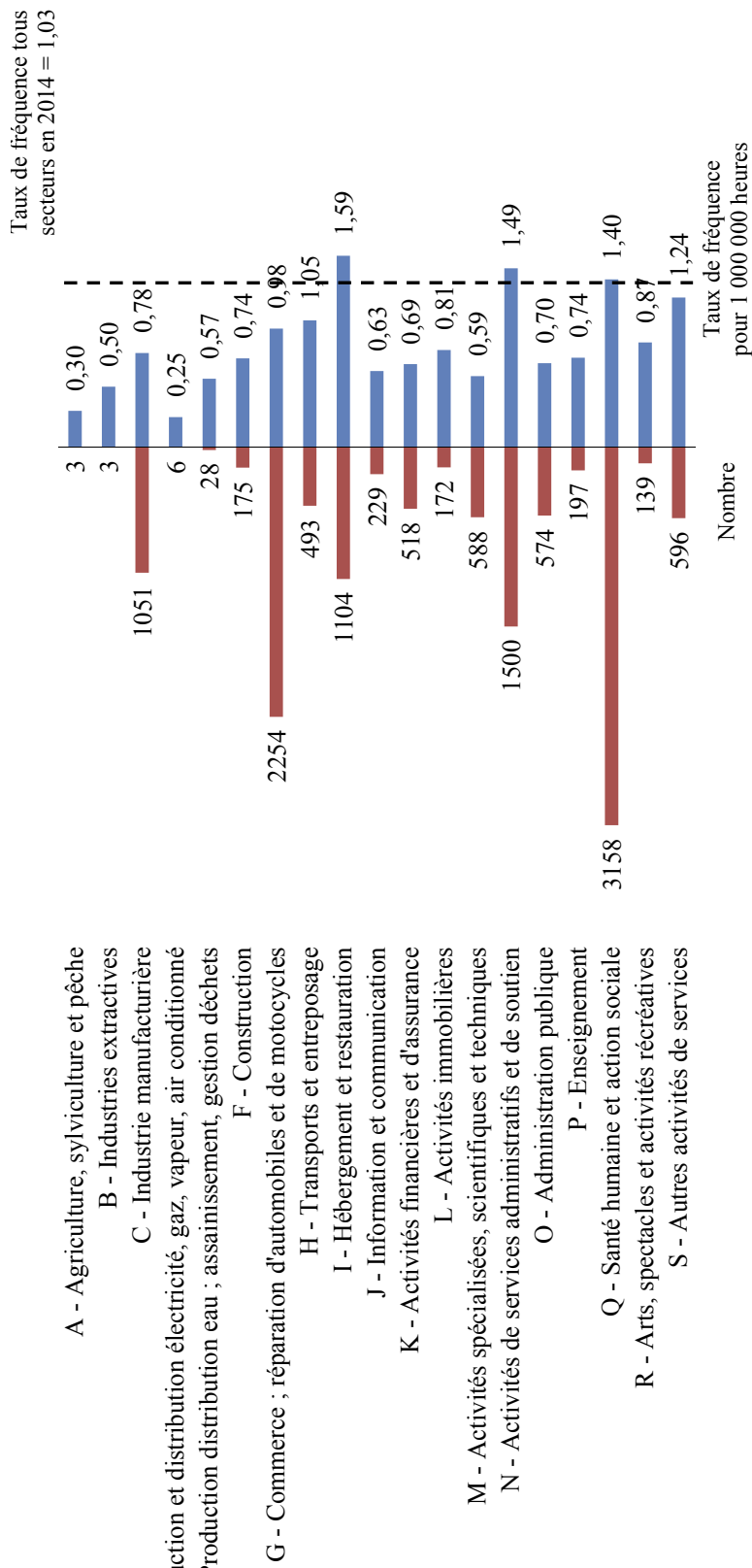


b) Année 2015

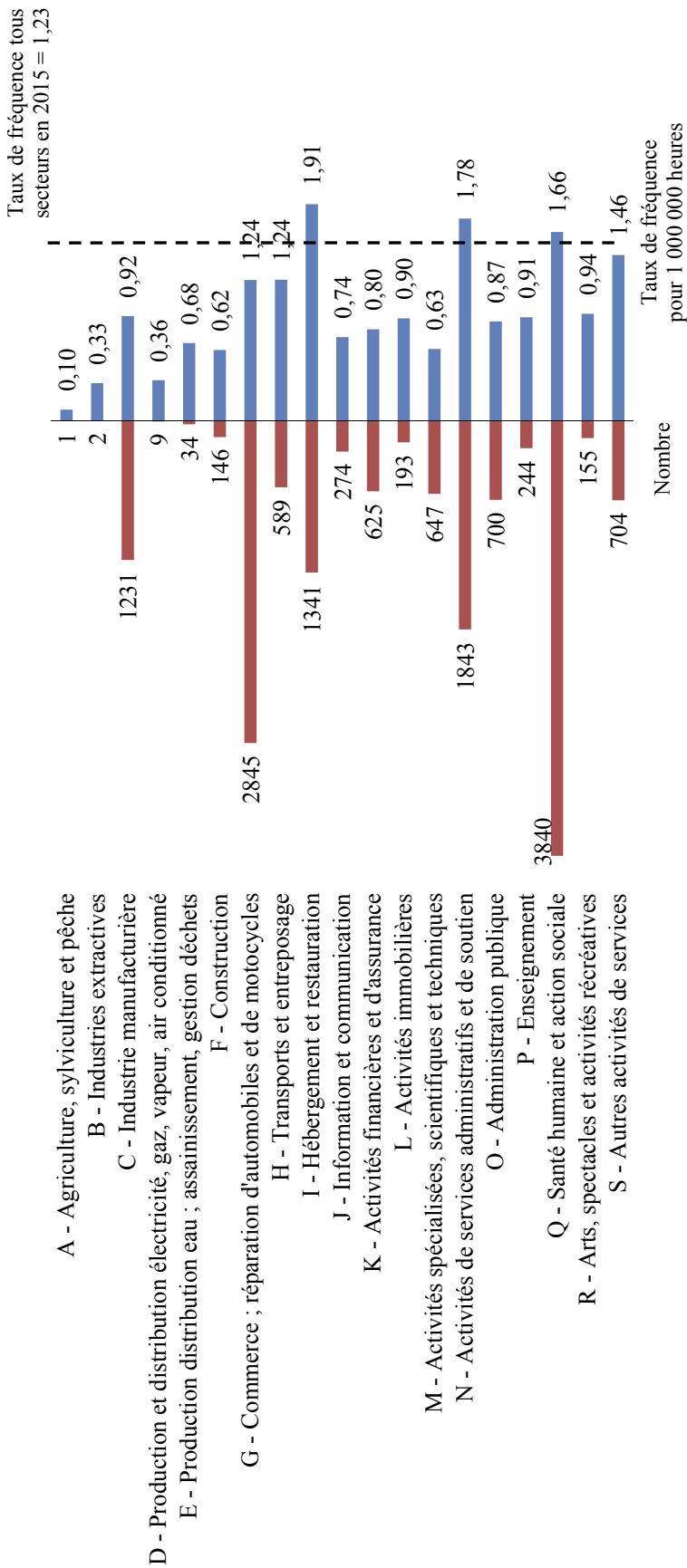


Accidents de trajet chez les femmes

a) Année 2014



b) Année 2015



ANNEXE 3

POINTS DE CONTACT AU NIVEAU CENTRAL

Délégation à la sécurité routière
Sous-direction des actions transversales et des ressources

Bureau des politiques et de l'animation locales :

- Chef du bureau des politiques et de l'animation locales

Tél: 01 86 21 58 92

- Adjoint au chef de bureau des politiques et de l'animation locales

Tél: 01 86 21 58 65

bpal-atr-dsr@interieur.gouv.fr

Direction générale du travail
Sous-direction des conditions de travail, de la santé et de la sécurité au travail

Bureau des équipements et des lieux de travail (CT3):

- Catherine MOSMANN, cheffe de bureau

Catherine.mosmann@travail.gouv.fr

Tél: 01 44 38 26 77

- Sylvaine BOSSAVY, adjointe à la cheffe de bureau

Sylvaine.bossavy@travail.gouv.fr

Tél: 01 44 38 26 81

- Camille JOLY, chargé d'études

Camille.joly2@travail.gouv.fr

Tél: 01 44 38 27 71