



IBSR

Impact des accidents du travail dans la circulation.

Étude exploratoire sur la répartition et les conséquences
des accidents du travail liés à la circulation

Remerciements

Les auteurs et l'Institut Belge pour la Sécurité Routière tiennent à remercier les personnes suivantes pour leur contribution très appréciée à cette étude:

Le Fonds des Accidents du Travail pour avoir mis à disposition de l'IBSR certaines des données sur lesquelles est basé ce rapport.

Bernard Renneson et Mathieu Lovens du Fonds des Accidents du Travail pour la relecture d'une version préliminaire de ce rapport ainsi pour les informations et explications fournies en relation avec l'enregistrement des accidents du travail. Les auteurs restent toutefois les responsables du contenu de ce rapport.

Wouter Van den Berghe, Ludo Kluppels, Myriam Adriaensen, et Jean-François Gaillet, de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, pour la relecture critique et constructive de ce rapport.

Impact des accidents du travail dans la circulation. Étude exploratoire sur la répartition et les conséquences des accidents du travail liés à la circulation

Rapport de recherche n°. 2015-R-09-FR

D/2015/0779/73

Auteurs: Dorien Steegmans, Emmanuelle Dupont

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication: 30/11/2015

Veuillez-vous référer au présent document en tant que : Steegmans D., Dupont E.(2015) Impact des accidents du travail liés à la circulation Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance

Ce rapport est également disponible en néerlandais sous le titre: « Impact van arbeidsongevallen in het verkeer ».

This report includes an English summary

TABLE DES MATIERES

Résumé	5
Executive Summary	8
Terminologie	11
1 Introduction	14
1.1 Motifs de l'étude et source des données	14
1.2 Objectifs et questions posées dans le cadre de cette étude	15
2 Méthode	16
2.1 Définition et sélection des accidents de la circulation au sein de la banque de données du fonds des accidents du travail	16
2.2 Estimation du « degré de gravité » des accidents du travail liés à la circulation	16
2.3 Sélection d'indicateurs tirés des statistiques officielles relatives aux accidents de la circulation	17
3 Résultats	19
3.1 Résultats principaux	19
3.2 Tendances et caractéristiques temporelles	21
3.2.1 Évolution annuelle	21
3.2.2 Evolution mensuelle	24
3.2.3 Variations selon le jour de la semaine	27
3.3 Caractéristiques spatiales des accidents du travail dans la circulation	36
3.3.1 Répartition selon les régions	37
3.3.2 Répartition selon les provinces	41
3.4 Caractéristiques des victimes d'accidents de la circulation liés au travail	45
3.4.1 Sexe	45
3.4.2 Âge	47
3.4.3 Sexe et âge	50
3.5 Agent matériel lié à la déviation	53
3.5.1 Résultats globaux	53
3.5.2 Agent matériel lié à la déviation et sexe des victimes	55
3.5.3 Agent matériel lié à la déviation et âge des victimes	56
3.5.4 Agent matériel lié à la déviation et région	57
3.6 Répartition en fonction du secteur d'activité économique	58
4 Conclusions et recommandations	61
Liste des figures et tableaux	67
Figures	67
Tableaux	69
Références	70
Annexe	71

A.	Tableaux supplémentaires	71
A.1.	Évolution au fil des années	71
A.2.	Par mois	72
A.3.	Semaine ou week-end	73
A.4.	Jour de la semaine	73
A.5.	Région	74
A.6.	Province	75
A.7.	Sexe	76
A.8.	Âge	76
A.9.	Sexe et Âge	77
A.10.	Agent matériel lié à la déviation	78
B.	Formulaire : Déclaration d'accident du travail	80

RÉSUMÉ

Objectifs et méthodologie

Cette étude avait pour principal objectif, d'une part, de réaliser une estimation du nombre d'accidents du travail dans la circulation et, d'autre part, de comprendre dans quelle mesure ces accidents diffèrent des autres accidents du travail et des accidents de la circulation. A cet effet, une distinction entre les accidents survenus lors des déplacements domicile-travail et les accidents ayant eu lieu pendant des déplacements professionnels a également été effectuée.

La gravité des accidents du travail dans la circulation constituait un facteur capital dans cette étude. Celui-ci a été calculé sur la base du nombre de tués et d'incapacités permanentes pour 1000 accidents (accidents sans suite y compris). Pour une comparaison avec la gravité des « accidents de la circulation », il a été décidé de travailler avec le nombre de tués pour 1000 victimes (dans la circulation et d'accidents du travail dans la circulation). L'évolution des différents indicateurs a été étudiée sur la base de variables temporelles (année, mois, période de la semaine et heure), de variables spatiales (région, province) et des caractéristiques des victimes (âge, sexe). En outre, il a également été tenu compte de la représentation des victimes dans la population active pour analyser leurs caractéristiques. Le « risque d'accident pour 1000 travailleurs » a ainsi été calculé.

Les principales constatations issues de ces analyses sont résumées ci-dessous.

Principaux résultats

9,4% de tous les accidents du travail (soit 81080 accidents) survenus entre 2008 et 2012 ont été qualifiés d'accidents du travail dans la circulation. C'est un chiffre relativement faible, mais lorsque l'on regarde la gravité (nombre de tués et d'incapacités permanentes pour 1000 accidents), il est frappant de constater qu'elle s'élève à 130,7 dans le cas des accidents du travail dans la circulation contre seulement 93,1 pour l'ensemble des accidents du travail.

Lorsque l'on examine le motif de déplacement, nous remarquons que 84,0% des accidents ont lieu pendant les déplacements domicile-travail et seulement 16,0% lors des déplacements professionnels. En revanche, il apparaît aussi que les accidents qui se produisent durant les déplacements professionnels sont en général plus graves (gravité : 138,8) que ceux qui se produisent lors des déplacements domicile-travail (gravité : 129,7).

Evolution au fil des ans

Nous pouvons globalement affirmer que le nombre d'accidents a diminué entre 2008 et 2012, et ce, tant pour les accidents du travail en général que pour les accidents du travail dans la circulation et les accidents de la route. L'évolution est comparable pour les accidents du travail et les accidents du travail dans la circulation. Lorsque l'on compare les accidents du travail dans la circulation et l'ensemble des accidents de la route, on remarque que le nombre de victimes d'accidents du travail dans la circulation a davantage diminué que le nombre de victimes de la route. Ceci laisse penser que la crise économique a eu un impact plus important sur le nombre d'accidents du travail que sur le nombre d'accidents de la route.

Caractéristiques temporelles

Des différences apparaissent aussi lorsque l'on examine la répartition des accidents du travail dans la circulation suivant le moment auquel ils se sont produits. Ainsi, ils sont moins fréquents de juillet à septembre mais leurs conséquences sont plus graves au cours de cette période. Bien que plus d'accidents du travail dans la circulation surviennent durant les mois d'hiver, ces accidents sont moins graves par rapport au reste de l'année.

La plupart des accidents ont lieu les journées de semaine, ce qui est logique compte tenu du nombre de personnes qui travaillent à ce moment-là. Si l'on prend la gravité en considération, l'on arrive à un autre constat: les accidents qui surviennent la nuit sont en général plus graves et ce constat vaut aussi bien pour les déplacements domicile-travail que pour les déplacements professionnels. Le nombre de décès et d'incapacités permanentes pour 1000 accidents du travail est en règle générale supérieur pour les accidents qui surviennent la nuit (semaine et week-end) et est le plus élevé pour les nuits de week-end.

L'évolution du nombre de victimes de la route et de victimes d'accidents du travail dans la circulation suivant le moment de la journée et de la semaine est différente. On observe un pic plus élevé en soirée qu'en matinée pour les victimes d'accidents de la circulation alors que la situation est diamétralement opposée pour les victimes des accidents du travail dans la circulation où le pic observé est plus élevé en matinée qu'en soirée. Cela pourrait s'expliquer par le fait que les accidents en soirée sont moins souvent reconnus comme accidents du travail, vu que le retour à la maison est plus souvent combiné avec les courses ou d'autres occupations liées au temps libre.

Caractéristiques spatiales

On relève également des différences au niveau de la répartition des accidents suivant les régions. On note plus d'accidents professionnels dans la circulation en Région flamande qu'en Région wallonne ou qu'à Bruxelles. Les trois régions présentent, il est vrai, des différences de taille concernant le taux d'emploi. Si l'on tient compte du nombre de travailleurs dans les différentes régions, il ressort toutefois à nouveau qu'il y a plus d'accidents pour 1000 travailleurs en Région flamande et à Bruxelles qu'en Région wallonne. Ceci suggère que le nombre plus élevé d'accidents du travail dans la circulation enregistré en Flandre n'est pas exclusivement dû à un taux d'emploi plus élevé mais que le risque d'accidents est vraiment plus accru dans cette région. Les accidents du travail dans la circulation se caractérisent par contre par une *gravité* nettement plus élevée en Région wallonne (151,5) et en Région de Bruxelles-Capitale (144,2) qu'en Flandre (122,3). Toutefois, si l'on tient compte de la raison du déplacement (en d'autres termes : déplacement professionnel ou domicile-travail), on observe néanmoins que la gravité des accidents durant les déplacements professionnels est plus élevée à Bruxelles qu'en Flandre ou en Wallonie.

Le nombre d'accidents du travail dans la circulation pour 1000 travailleurs est le plus élevé pour les provinces d'Anvers et du Brabant flamand en Flandre et dans les provinces de Namur et de Luxembourg en Wallonie. De plus, la gravité de ces accidents est la plus élevée dans les provinces du Brabant flamand et du Limbourg en Flandre et dans les provinces de Namur et de Liège en Wallonie. Ces résultats laissent penser que le Brabant flamand et Namur constituent deux points d'attention pour la politique relative aux accidents du travail dans la circulation.

Caractéristiques de la victime

Quand on analyse les caractéristiques des victimes, on remarque que le nombre d'accidents du travail dans la circulation pour 1000 travailleurs diminue avec l'âge. Le « risque d'accident du travail dans la circulation » est le plus élevé chez les travailleurs plus jeunes (18 à 24 ans, et moins de 18 ans). A l'inverse, la gravité des accidents croît avec l'âge des victimes.

Par ailleurs, il apparaît que les femmes ont plus d'accidents pour 1000 travailleurs, mais que la gravité des accidents du travail dans la circulation est beaucoup plus élevée chez les hommes (148,8) que chez les femmes (110). Il s'agit là d'une différence importante

« Agent matériel lié au dernier événement anormal ayant provoqué l'accident »

Aucune information n'est reprise sur le mode de transport utilisé par la victime dans les données collectées par le Fonds des Accidents du Travail. Elles contiennent toutefois des informations sur « l'agent matériel lié au dernier événement anormal ayant provoqué l'accident ». Cet agent était un véhicule dans la majorité des accidents (76%) qualifiés d'« accidents de la circulation ».

Les deux-roues sont plus représentés parmi les accidents domicile-travail que parmi les accidents lors de déplacements professionnels. On retrouve également davantage de poids lourds et de bus dans cette dernière catégorie. Ceci s'explique par le fait que ces modes de transport sont plus souvent utilisés pour les différents déplacements professionnels. Lorsque nous analysons directement la gravité, nous remarquons aussi que les accidents impliquant des poids lourds et des bus comportent les conséquences les plus graves; ils sont suivis par les accidents dans lesquels des deux-roues sont impliqués.

Le fait que le niveau de gravité des accidents lors de déplacements professionnels soit généralement plus élevé que celui des accidents domicile-travail s'explique en grande partie par le type d'agent (mode de transport) impliqué dans l'un et l'autre de ces déplacements. Deux exceptions méritent toutefois d'être signalées : les accidents dans lesquels un poids lourd est impliqué restent plus graves lorsqu'ils surviennent dans le cadre des activités professionnelles que dans le cadre des déplacements domicile-travail, alors que l'inverse est vrai pour les accidents qui impliquent un deux-roues.

Les femmes sont plus souvent représentées dans les accidents impliquant des voitures et des camionnettes et les hommes davantage dans les accidents impliquant des poids lourds et des deux-roues. En outre, les jeunes sont plus souvent impliqués dans des accidents avec des deux-roues.

Secteur économique

Lorsque l'on examine le risque d'accident du travail dans la circulation pour 1000 travailleurs, on remarque que c'est dans l'enseignement puis dans le secteur du transport qu'il est le plus élevé. Le secteur de l'agriculture obtient de meilleurs résultats mais lorsque l'on analyse la gravité des accidents, ce secteur occupe la deuxième place du classement. C'est également le cas dans l'Horeca. Quant au secteur du transport, il n'obtient de bons résultats dans aucun des deux classements (fréquence et gravité des accidents). Dans les deux cas, il se classe dans le top 5 des moins bons secteurs.

Conclusions

Les accidents du travail dans la circulation ne représentent qu'une partie limitée du nombre total d'accidents du travail mais ont clairement des conséquences plus lourdes que les autres types d'accidents du travail. Il est donc important d'agir pour lutter contre ce type d'accidents afin d'en limiter les conséquences. Ceci relève à la fois de la responsabilité des travailleurs, que de celle des employeurs et des autorités.

Des recommandations concrètes sont formulées dans ce rapport à chaque niveau (employés, employeurs, gouvernement) dans le but d'améliorer la sécurité routière dans le cadre professionnel.

De plus, il est aussi primordial d'effectuer à l'avenir des recherches complémentaires sur les « caractéristiques du trafic » (type de route, infrastructure...) de ce type d'accidents du travail. Il sera ainsi possible de formuler des suggestions et recommandations davantage ciblées afin de rendre tant les déplacements domicile-travail que les déplacements professionnels plus sûrs.

EXECUTIVE SUMMARY

Objectives and methodology

The main objectives of this study were, on the one hand, to seek an estimate of the number of occupational accidents that occur in traffic and, on the other hand, to understand how these accidents are distinguished from other occupational and road accidents. A distinction was also made between accidents while commuting and accidents during work-related travel.

An important factor used in this study was the severity of occupational accidents in traffic. This was calculated on the basis of the number of deaths and permanently incapacitated persons per 1000 accidents (including accidents without consequence). For comparison with the severity of "traffic accidents", it was decided to work with the number of deaths per 1000 victims (in traffic and occupational accidents in traffic). The evolution of the different indicators was examined on the basis of temporal variables (year, month, weekly period and time of the day), spatial variables (region, province) and the characteristics of the victims (age, gender). In addition, their representation in the working population was also taken into account when analysing the characteristics of the victims, by calculating the "risk of an accident per 1000 employees".

The main findings from these analyses are summarized below.

Main results

Out of all occupational accidents taking place between 2008 and 2012, 9.4% - or 81080 accidents - were classified as an occupational accident in road traffic. This is a fairly low number. Yet, when the severity (number of deaths and permanent incapacities per 100 accidents) is examined, it is striking that it amounts to 130.7 and to 93.1 only for all occupational accidents.

When examining the reason for travel, it must be noted that 84.0% of the accidents occur while commuting and only 16.0% take place during work-related travel. Nevertheless, it also appears that accidents taking place during work-related travel generally have more serious consequences (accident severity: 138.8) than commuting accidents (accident severity: 129.7).

Evolution over the years

It can generally be stated that the number of accidents has decreased between 2008 and 2012. This is applicable to occupational accidents in general, occupational accidents in traffic, and road traffic accidents altogether. This evolution was approximately the same for occupational accidents and occupational accidents in traffic. When looking at the victims of occupational accidents in traffic and the victims of road accidents, it can be noted that the number of victims of occupational accidents in traffic decreased more rapidly than the victims of road accidents. This suggests that the economic crisis had a greater impact on the number of occupational accidents than on the number of road accidents.

Temporal characteristics

When looking at the distribution of occupational accidents in traffic according to the time of the accident, a number of differences were also noted. They occur less frequently from July to September, but have more serious consequences during this period. Even though more occupational accidents in traffic occur during the winter months, these accidents are less serious compared to the rest of the year.

Most accidents happen during weekdays, which can be logically explained by the number of people at work during this time. Considering the accident severity, a different outcome was obtained: accidents happening at night are generally more serious and this applies to both commuting accidents and those occurring during work-related travel. The number of deaths and cases of permanent incapacity per 1000 occupational accidents is generally higher for accidents which happen at night (week and weekend) and is the highest during weekend nights.

The evolution of the number of road accident victims and victims of occupational accidents in traffic according to the time of day and week shows that there is a difference in the time when the accidents occur. The number of victims of road accidents reaches a higher peak in the evening than in the morning.

This is the opposite for the victims of occupational accidents in traffic, where the peak is higher in the morning than in the evening. This can be explained by the fact that fewer commuting accidents occurring in the evening are registered as occupational accidents, since homeward journeys are more often combined with shopping or leisure.

Spatial characteristics

The distribution of accidents according to the regions also shows up differences. More work-related accidents in traffic take place in the Flemish region than in the Walloon region or in Brussels. However, the three regions also show marked differences with respect to employment rates. If account is taken of the number of employees in each of them, it nevertheless appears again that there are more accidents per 1000 employees in the Flemish and Brussels regions than in the Walloon region. This suggests that the higher number of occupational accidents in traffic recorded for Flanders cannot exclusively be explained by a higher employment rate, but that the accident risk is higher in this region. Occupational accidents in traffic are characterized by a much higher *severity* in the Walloon region (151.5) and Brussels-Capital region (144.2) than in Flanders (122.3). In Brussels, the severity of accidents in work-related travel is still higher than in Flanders or Wallonia.

The number of occupational accidents in traffic per 1000 employees is the highest in the provinces of Antwerp and Flemish Brabant in Flanders, and in the provinces of Namur and Luxembourg in Wallonia. The severity of these accidents is also the highest in the provinces of Flemish Brabant and Limburg in Flanders and in the provinces of Namur and Liege in Wallonia. These results therefore suggest that Flemish Brabant and Namur are two focal points for policies targetting occupational accidents in traffic.

Victim characteristics

When considering the characteristics of the victims, it can be noted that the number of work-related accidents in traffic per 1000 employees drops with age. The "risk of an occupational accident in traffic" is the highest in younger employees (18 to 24, and below 18). However, the severity of the accident increases with the age of the victims.

While it seems that women have slightly more accidents per 1000 employees, the severity of occupational accidents in traffic is much higher in men (148.8) than in women. This is a striking difference.

"Object involved in the last abnormal event leading to the accident"

In the data collected by the Fund for Occupational Accidents no information is available on the mode of transport used by the victim. However, there is information concerning "the object that is involved in the abnormal event leading to the accident". This object was a vehicle in the majority of the accidents (76 %) defined as "road accidents".

Two-wheeled vehicles are more frequently represented among commuting accidents than among those occurring during professional travel. More trucks and buses are found in the latter category. This can be explained by the fact that these transport modes are more frequently used for different types of work-related travels. When closely examining the accident severity, it can also be noted that accidents involving trucks and buses generate the most serious consequences, followed by accidents involving two-wheeled vehicles.

The fact that the severity of accidents during professional travels is usually greater than that of commuting accidents can be largely explained on the basis of the means of transport involved in one and the other of the two types of travels. There are, however, two exceptions worth mentioning: accidents involving a truck remain more serious when they occur in the context of professional activities than during commuting, while the reverse is true for accidents involving two-wheeled vehicles.

Women are more often involved in accidents with passenger cars and vans. By contrast, men are more involved in accidents with trucks and two-wheeled vehicles. In addition, young people are more likely to be involved in accidents with two-wheeled vehicles.

Economic sector

When considering the risk of an occupational accident in traffic per 1000 employees, it can be noted that the risk of occupational accident in traffic is the highest for the education sector, followed by the transport sector. The agricultural sector scores the best in this analysis, but not where the severity factor is

concerned; the sector is in second position in this regard. This is also the case in the hotel and catering industry. The transport sector is one that does not fare well in both categories (i.e. frequency of accidents in traffic and severity). It is among the 5 worst-performing sectors in both categories.

Conclusions

Occupational accidents in traffic represent only a limited number in the total number of occupational accidents, but they clearly have more serious consequences than other types of occupational accidents. It is therefore important to focus on these accidents in order to reduce the impact. It is the joint responsibility of employees, employers and the government.

The report includes concrete recommendations at all levels (employees, employers, government) in view of improving road safety within an employment context.

Moreover, it is important to continue to do further research on the "traffic characteristics" (road type, infrastructure, etc.) of this type of occupational accidents. In this way, it will be possible to formulate better and more focused recommendations for improving the safety of commuting and professional travel.

TERMINOLOGIE

IBSR

Institut Belge pour la Sécurité Routière

Gravité des accidents du travail dans la circulation

Nombre d'accidents mortels et accidents ayant entraîné une incapacité permanente pour 1000 accidents de la circulation

FAT

Fonds des Accidents du Travail

Conséquences des accidents du travail¹

CSS – Cas sans suite

Tout accident du travail n'entraînant aucune incapacité de travail et ne donnant lieu qu'au paiement d'une indemnité couvrant exclusivement les frais médicaux et/ou la perte de rémunération subie le jour de l'accident.

IT – Incapacité temporaire de travail

Tout accident entraînant une incapacité temporaire de travail, mais pour lequel une guérison sans séquelles est prévisible. Dans ce cas de figure, les frais médicaux sont également indemnisés.

IP – Incapacité permanente prévue

Tout accident pour lequel l'assureur constitue une provision d'incapacité permanente au 31/12 de l'année de l'accident visant à couvrir les lésions permanentes. L'accident considéré ayant entraîné ou non une période d'incapacité temporaire.

AM - Accident mortel

Tout accident ayant provoqué le décès immédiat ou différé de la victime.

Statistiques officielles relatives aux accidents de la circulation

Ces statistiques sont basées sur les formulaires d'accident de la circulation (FAC) complétés par la police locale et fédérale. Ces données sont traitées par la DG Statistiques avant leur publication et leur utilisation par des tiers. Les accidents de la circulation n'ayant entraîné que des dommages matériels ne font l'objet d'aucun suivi statistique en Belgique. C'est pourquoi les statistiques officielles relatives aux accidents se rapportent exclusivement aux accidents ayant entraîné des *lésions corporelles*. Autres expressions employées dans ce rapport : statistiques relatives aux accidents, données relatives aux accidents, statistiques policières (relatives aux accidents), données policières, données de la police.

Date et heure

Jour

De 6h00 à 21h59

Nuit

De 22h00 à 5h59

Semaine

Du lundi à 6h00 au vendredi à 21h59

Week-end

Du vendredi à 22h00 au lundi à 5h59

¹ Voir aussi le site du Fonds des Accidents du Travail: <http://www.faofat.fgov.be>

FAC

Lorsque la police se rend sur les lieux d'un accident, ses agents procèdent à la rédaction d'un procès-verbal ainsi qu'à la complétion numérique ultérieure d'un formulaire d'accident de la circulation (FAC). Le procès-verbal est rédigé en vue du traitement judiciaire d'un accident ayant entraîné des lésions corporelles. En revanche, le formulaire d'accident de la circulation est exclusivement voué à l'élaboration de statistiques relatives aux accidents.

Victimes d'accidents de la circulation - SPF Économie - DG Statistiques**Victimes décédées immédiatement ou dans un délai de 30 jours**

Toute personne décédée des suites d'un accident dans un délai de 30 jours à compter de la date du sinistre (somme des victimes décédées sur place et ayant subi des lésions mortelles).

Victimes décédées sur place

Toutes les personnes impliquées dans un accident de la circulation qui décèdent sur place ou sur le chemin de l'hôpital.

Victimes ayant subi des lésions mortelles

Toutes les personnes impliquées dans un accident de la circulation qui trépassent dans un délai de 30 jours à compter de la date du sinistre, mais ne décèdent ni sur place ni sur le chemin de l'hôpital.

Victimes grièvement blessées

Si l'on s'en tient à la définition qu'en donne la DG Statistiques, les personnes grièvement blessées se définissent comme les victimes d'accidents de la circulation hospitalisées pendant plus de 24 heures (mais qui ne sont pas décédées dans un délai de 30 jours à compter de la date de l'accident ayant entraîné des lésions corporelles). La police procède à un enregistrement des victimes grièvement blessées (définition adoptée par la DG Statistiques). Dans la plupart des cas, la police évalue sur les lieux du sinistre le degré de gravité des lésions subies par toute victime de l'accident de la circulation considéré. Les victimes grièvement blessées font l'objet de la mention « grièvement blessés police ».

Résumé des indicateurs examinés***Accidents du travail et accidents du travail dans la circulation***

(1) Nombre d'accidents :

- du travail dans la circulation
 - Lors des déplacements domicile-travail
 - Lors de déplacements professionnels
- total d'accidents du travail

(2) Gravité des accidents du travail dans la circulation :

$$\frac{\text{Nombre d'accidents mortels (AM)} + \text{accidents avec incapacité permanente (IP)}}{\text{Accidents (Cas Sans Suite (CSS))} + \text{Incapacités Temporaires (IT)} + \text{Incapacités Permanentes (IP)} + \text{Accidents Mortels (AM)}} \times 1000$$

Comparaison avec les accidents de la circulation

(1) Nombre de victimes :

- d'accidents du travail dans la circulation :

$$IT + IP + AM$$

- d'accidents de la circulation :

$$\text{Blessés légers (BL)} + \text{blessés graves (BG)} + \text{décédés 30 jours (D30)}$$

(2) Nombre de décès par 1000 victimes :

- d'accidents du travail dans la circulation :

$$\frac{AM}{IT+IP+AM} * 1000$$

- d'accidents de la circulation

$$\frac{\text{Décédés 30 jours (D30)}}{\text{Blessés légers (BL)} + \text{blessés graves (BG)} + \text{décédés 30 jours (D30)}}$$

1 INTRODUCTION

1.1 Motifs de l'étude et source des données

Dans différents pays d'Europe, on estime que 40 à 60% des accidents mortels du travail sont la conséquence d'un accident de la circulation (DaCoTa, 2012). Par conséquent, la politique de sécurité routière défendue par les pouvoirs publics et la politique de prévention appliquée par les entreprises et autres employeurs devraient accorder la priorité qu'ils méritent aux accidents de cette nature.

Si les accidents mortels survenus dans le cadre professionnel ont un impact dévastateur, les sinistres ayant occasionné des lésions corporelles graves ou légères ne sont pas sans conséquences financières, qu'elles soient directes ou indirectes. Citons par exemple les dommages infligés aux véhicules sinistrés, l'impact sur la chaîne de production, les conséquences d'ordre psychologique pour la victime, au coût des heures de travail perdues et du suivi administratif de l'accident, etc. A ce titre, les accidents de la circulation sont susceptibles d'avoir un impact important sur ces coûts, c'est pourquoi il est important pour les employeurs de s'attaquer aux accidents de cette nature.

Cette étude vise à obtenir des informations plus précises quant au nombre et aux conséquences des accidents de la circulation liés au travail survenus en Belgique.

Basées sur les données consignées et enregistrées par la police, les statistiques officielles relatives aux accidents de la circulation ne permettent pas de déterminer la proportion des accidents de la circulation survenus dans le cadre du travail (que les victimes soient lors de déplacements professionnels ou sur le trajet entre leur domicile et leur lieu de travail). En effet, ces statistiques ne recèlent aucune indication quant à la finalité du trajet effectué par les victimes de l'accident au moment de sa survenue. Toutefois, il ne fait aucun doute que « le travail » est l'une des raisons majeures pour lesquelles la population belge prend part à la circulation routière. Par conséquent, il est clair qu'un nombre appréciable des accidents de la circulation doit être liés au travail.

Une autre source d'information est susceptible de nous livrer des données utiles concernant les accidents du travail survenus dans la circulation. Il s'agit des données collectées par le Fonds des Accidents du Travail (FAT). Le FAT est un organisme d'intérêt public (O.I.P.) belge qui a pour principal objet l'exécution, auprès des employeurs et compagnies d'assurances, de contrôles portant sur les accidents de travail dont les salariés ont été victimes. Le FAT est garant de la ratification des accords conclus entre les compagnies d'assurances et les victimes. En outre, le FAT remplit aussi une mission d'information ; c'est la raison pour laquelle cet organisme a créé une banque de données dans laquelle sont enregistrés tous les accidents du travail subis par les travailleurs des secteurs public et privé (<http://www.fatofat.fgov.be>). La base de données se rapportant au secteur public a été mise en place récemment. Les données exploitées dans le cadre de cette étude concernent le secteur privé et ne contiennent donc aucune information relative aux accidents du travail dont sont victimes les indépendants et les fonctionnaires. Cela signifie par conséquent que les données chiffrées présentées en valeur absolue dans ce rapport sont en deçà de la réalité.

La collecte des données relatives aux accidents du travail à laquelle se livre le FAT repose sur un formulaire de déclaration (se reporter à l'annexe B). L'employeur concerné est tenu de compléter ce formulaire chaque fois qu'un accident a lieu. Ce formulaire présente les données recueillies concernant l'employeur et la victime ainsi qu'une description de l'accident, des lésions corporelles subies, des conséquences du sinistre et de toute indemnisation éventuelle. Les conséquences de l'accident constituent une variable importante pour ce rapport. Lorsqu'il déclare l'accident considéré, l'employeur est tenu d'indiquer, certificat médical à l'appui, quelles en sont les répercussions sur l'incapacité de travail. L'employeur est habilité à rectifier cette évaluation dans la mesure où il est parfois difficile de procéder à une évaluation précise des conséquences d'un accident du travail lors de l'établissement de la déclaration correspondante. En 2008, le formulaire s'est enrichi de la variable « accident de la circulation » pour faciliter l'identification de ce type d'accident.

Le FAT a mis à la disposition de l'IBSR une version anonymisée des données concernant la totalité des accidents du travail enregistrés qui ont eu lieu entre 2008 et 2012. Les résultats présentés dans ce rapport reposent sur l'analyse de ces données.

1.2 Objectifs et questions posées dans le cadre de cette étude

Les principaux objectifs de cette étude s'énoncent comme suit : (1) procéder à une évaluation du nombre et de la proportion des accidents du travail qui sont liés à la circulation et (2) acquérir une compréhension plus fine de la distinction qui s'opère entre ces accidents et (a) l'ensemble des accidents du travail ainsi que (b) la totalité des accidents de la circulation. Lors de l'analyse des données se rapportant aux accidents du travail dans la circulation une distinction est introduite entre les accidents survenus sur le chemin du travail – auquel nous référons dans le reste de ce rapport comme aux « accidents domicile-travail » - et les accidents survenus lors de déplacement professionnels². L'année 2009 avait déjà vu la publication d'une étude à l'élaboration de laquelle le FAT et l'IBSR avaient collaboré pour dresser un tableau des répercussions des accidents du travail dans la circulation. Le présent rapport peut être considéré comme une mise à jour et une extension de ce document.

À travers cette étude, nous envisageons de répondre aux questions suivantes :

1. Quelles sont les caractéristiques que présentent les accidents du travail dans la circulation et leurs victimes et comment se différencient-ils des autres accidents du travail ? En particulier, les accidents du travail liés à la circulation se différencient-ils des autres accidents du travail quant à la gravité de leurs conséquences ?
2. Observe-t-on des différences entre les accidents du travail dans la circulation survenus lors de trajets entre le domicile et le lieu de travail et lors de déplacements professionnels ? Faut-il faire une distinction entre ces deux types d'accidents sur le plan de leurs conséquences ?
3. Quelles sont les caractéristiques des victimes d'accidents du travail liés à la circulation ? Dans quelle mesure se différencient-elles des victimes d'accidents de la circulation en général ?

² L'accident du travail est défini comme un événement soudain qui produit une lésion ayant entraîné des frais couverts par la loi (par exemple, des frais médicaux), une incapacité de travail ou la mort du travailleur et dont la ou une des causes est extérieure à l'organisme de la victime et qui survient dans le cours de l'exécution du contrat de travail et par le fait de cette exécution. L'accident survenu dans le cadre d'un déplacement professionnel correspond à cette définition. La notion d'accident sur le chemin du travail est en revanche plus large, dans la mesure où elle ne requiert pas que l'accident soit survenu par le fait de l'exécution du contrat de travail. Le « chemin du travail » doit quant à lui correspondre au « trajet normal que le travailleur doit parcourir pour se rendre de sa résidence au lieu de travail et inversement. En cas de contestation, il revient à la victime d'établir qu'elle se trouvait sur le trajet normal au moment de l'accident (Van Gossum, Simar, & Strongylos, 2002).

2 MÉTHODE

2.1 Définition et sélection des accidents de la circulation au sein de la banque de données du fonds des accidents du travail

En principe, l'identification des accidents de la circulation enregistrés dans la banque de données du FAT s'effectue directement en fonction de la variable « accident de la circulation ». Concrètement, cela implique la sélection par l'employeur de l'option « accident de la circulation sur la voie publique » sous la rubrique description du « lieu de l'accident » que comporte la déclaration. Par conséquent, la classification d'un accident du travail dans la catégorie « accidents de la circulation » est essentiellement basée sur l'évaluation subjective de l'employeur. Dans la majorité des cas, cette classification correspondra à la définition officielle sur laquelle se fonde l'enregistrement des accidents du travail en Belgique³. Néanmoins, on ne peut écarter la possibilité que des accidents du travail ayant lieu dans des conditions plus singulières soient classés dans la catégorie des accidents de la circulation alors qu'ils ne correspondent pas à la définition officielle et réciproquement. Le nombre total des accidents sélectionnés pour la période 2008-2012 sur la base de la variable « accident de la circulation » que propose le formulaire de déclaration s'élève à 81 080 unités.

2.2 Estimation du « degré de gravité » des accidents du travail liés à la circulation

Le formulaire de déclaration du FAT permet de classer les conséquences d'accidents de la circulation dans quatre catégories distinctes :

- ▶ Cas sans suite (CSS) : tout accident du travail n'entraînant aucune incapacité de travail et ne donnant lieu qu'au paiement d'une indemnité couvrant exclusivement les frais médicaux et/ou la perte de rémunération subie le jour de l'accident.
- ▶ Ce classement signifie que la personne concernée est demeurée en état de poursuivre normalement son activité professionnelle malgré l'existence d'une lésion.
- ▶ Incapacité temporaire de travail (IT) : tout accident entraînant une incapacité temporaire de travail mais pour lequel une guérison sans séquelle est prévisible. Dans ce cas de figure, les frais médicaux sont également indemnisés.
- ▶ Incapacité permanente prévue⁴ (IP) : tout accident pour lequel l'assureur constitue une provision pour incapacité permanente au 31/12 de l'année de l'accident. L'accident considéré ayant entraîné ou non une période d'incapacité temporaire.
- ▶ Accident mortel (AM) : Tout accident ayant provoqué le décès immédiat ou différé de la victime.

Dans le présent rapport, un certain nombre d'analyses reposeront sur cette classification. En outre, le degré de gravité de tout accident du travail dans la circulation fait l'objet d'une estimation. La formule utilisée à cette fin s'énonce comme suit :

$$\frac{\text{Nombre d'accidents mortels (AM) + accidents avec incapacité permanente (IP)}}{\text{Nombre total d'accidents (CSS + IT + IP + AM)}} * 1000$$

³ En Belgique l'information concernant les accidents avec blessés est récoltée par les services de police. Lorsqu'un accident de la circulation fait des blessés, les personnes impliquées sont tenues d'en avvertir la police. La police vient constater l'accident sur place, complète le formulaire d'analyse des accidents de la circulation avec tués ou blessés (FAC) et rédige un procès-verbal. Le procès-verbal est rédigé en vue du traitement judiciaire d'un accident ayant entraîné des lésions corporelles. En revanche, le formulaire d'accident de la circulation est exclusivement voué à l'élaboration de statistiques relatives aux accidents.

⁴ Comme son nom l'indique, cette catégorisation des accidents est basée sur une estimation du taux d'incapacité permanente. Il s'avère que l'évaluation initiale constitue souvent une surestimation du taux d'incapacité permanente définitif. Il existe néanmoins une relation linéaire entre l'évaluation initiale et l'évaluation définitive. Environ 90% des accidents du travail réglés avec incapacité permanente le sont dans les 5 ans qui suivent l'accident.

Cette estimation indique donc le nombre des accidents ayant entraîné un décès ou une incapacité permanente pour 1000 accidents du travail. Ainsi, nous sommes mieux à même d'étudier la variation de la gravité des accidents du travail dans la circulation indépendamment de la variation de la fréquence de ces accidents.

2.3 Sélection d'indicateurs tirés des statistiques officielles relatives aux accidents de la circulation

Il n'est pas concevable de procéder directement à une analyse comparative portant d'une part sur les données chiffrées relatives aux accidents du travail que contient la banque de données du FAT et d'autre part sur les données chiffrées relatives aux accidents de la circulation et provenant des statistiques officielles sur les accidents. Établies en vue de la poursuite d'objectifs distincts, ces deux banques de données reposent sur l'emploi de définitions différentes appliquées à des éléments qui semblent a priori comparables. Il faut tenir compte de ces différences lorsqu'on procède à la sélection d'indicateurs pour comparer entre elles les deux sources de données ainsi qu'à l'interprétation des résultats obtenus.

Chaque accident enregistré par le FAT correspond à une et une seule victime. Les accidents de la circulation enregistrés par la police sont en revanche susceptibles de renvoyer à plusieurs victimes. Dans le souci de garantir la comparabilité des données, les chercheurs ont décidé de n'exploiter que les chiffres issus des statistiques officielles relatives aux accidents de la circulation qui se rapportent au nombre des victimes d'accident de la circulation et non pas à celui des accidents eux-mêmes.

Il est également important de mentionner que les accidents de la circulation qui se soldent exclusivement par des dommages matériels ne sont pas consignés dans les statistiques officielles relatives aux accidents de la circulation et que peu d'informations sont enregistrées concernant les personnes indemnes. C'est la raison pour laquelle il a été décidé de ne tenir aucun compte des accidents dont la suite de l'accident est « CSS » dans la banque de données du Fonds des accidents du travail pour comparer ces données avec celles des accidents de la circulation.

Dès lors, nous avons procédé à l'analyse comparative des statistiques relatives aux accidents de la circulation et aux accidents du travail en nous basant sur deux types d'indicateurs :

1. Aussi bien (a) le nombre total des victimes d'accidents de la circulation (légèrement et grièvement blessées, décédées dans un délai de 30 jours) que b) le nombre total des victimes d'accidents du travail dans la circulation (décès, incapacité permanente ou temporaire) peuvent être considérés comme des « approximations » de la fréquence de survenue des accidents entrant dans ces deux catégories (accidents de la circulation, accidents du travail liés à la circulation). La distribution de ces deux variables dans le temps (année, mois, périodes de la semaine, etc.), dans l'espace (région, province) ou en fonction des caractéristiques que présentent la victime (sexe, âge) fait l'objet d'une analyse plus détaillée dans la suite de ce rapport.
2. Le nombre de décès pour 1000 victimes (victimes d'accidents de la circulation décédées et légèrement ou grièvement blessées ; victimes d'accidents du travail dans la circulation décédées et en incapacité temporaire ou permanente) nous livre une indication de leur gravité respective. Pour ce qui concerne cet indicateur, nous nous sommes livrés à une analyse comparative de l'évolution de ces deux nombres sur le plan temporel et spatial ainsi qu'en fonction des caractéristiques que présentent les victimes.

Ces choix méthodologiques améliorent sans nul doute la comparabilité des deux sources de données considérées, mais un certain nombre de questions importantes pour l'interprétation des résultats n'en continuent pas moins à se poser. Ainsi, dans les statistiques officielles relatives aux accidents de la circulation, les « décès par suite d'un accident de la circulation » se définissent comme les victimes décédées dans un délai de 30 jours après avoir été impliquées dans un tel accident. Cette restriction de 30 jours ne s'applique pas aux victimes d'accidents du travail. Un accident du travail dans la circulation et dont la victime décède des suites de ses blessures deux mois plus tard sera par conséquent enregistré comme un « accident du travail ayant entraîné la mort » dans la banque de données du FAT (mais comme un accident ayant entraîné des « lésions corporelles graves » dans les statistiques relatives aux accidents de la circulation).

Les statistiques officielles relatives aux accidents de la circulation se caractérisent de surcroît par un certain « sous-enregistrement ». En d'autres termes : le nombre réel des victimes d'accidents de la circulation est sous-estimé si l'on s'en tient aux données enregistrées. La raison majeure d'une telle sous-estimation réside dans le fait que les personnes concernées par un accident ayant entraîné des lésions corporelles n'en informent pas nécessairement la police⁵. On admet généralement que les statistiques relatives aux accidents ne rendent compte que de 50 % tout au plus des victimes grièvement blessées ; pour ce qui concerne les victimes légèrement blessées, ce pourcentage devrait même être inférieur. De plus, le degré de sous-enregistrement semble varier considérablement en fonction du type d'usager de la route (Nuytens & Van Belleghem, 2014). Comme l'enregistrement du nombre des victimes décédées par suite d'un accident de la circulation est le seul à ne présenter (pratiquement) aucune lacune, il constitue l'indicateur le plus fiable pour la description de l'évolution de la sécurité routière. Les données du FAT contiennent en comparaison davantage d'informations se rapportant à des accidents survenus dans la circulation dont les conséquences pour les victimes ont été modérées (Incapacité Temporaire) ou minimales (« Sans Conséquence »). Il a donc été décidé de mettre l'accent sur le nombre de victimes décédées pour comparer la gravité des accidents du travail dans la circulation avec les accidents de la circulation en général.

Un résumé des différents indicateurs analysés pour évaluer les variations du nombre et de la gravité des accidents du travail dans la circulation et pour les comparer avec l'ensemble des accidents de la circulation est disponible en p. 8 de ce rapport.

Les données mises à notre disposition par le Fonds des Accidents du Travail ne couvrent pas les accidents de la circulation dont sont victimes les indépendants dans le cadre de leurs activités professionnelles, de même que ceux des employés des services publics.

En outre, les données recueillies par le FAT ne livrent que peu d'informations quant au(x) véhicule(s) impliqué(s) dans les accidents et quant à leur utilisation par la victime enregistrée. Comme le formulaire de déclaration des accidents du travail n'est pas spécialement conçu pour l'enregistrement des accidents de la circulation, il ne comporte aucune rubrique spécifique vouée au moyen de transport utilisé par la victime (sans parler de celui employé par d'éventuelles autres parties impliquées dans l'accident). Des informations sont toutefois recueillies concernant « l'agent matériel lié au dernier événement anormal ayant provoqué l'accident »⁶. Toutefois, comme l'intitulé l'indique, cette rubrique réfère à *tout* agent matériel lié directement à l'accident. Dès lors, il est possible qu'un salarié soit victime d'un accident de la circulation impliquant un camion sans en être pour autant le chauffeur. On ne peut pas non plus exclure que l'agent matériel impliqué dans un accident du travail rangé dans la catégorie des « accidents de la circulation » ne soit pas un véhicule (par exemple, en cas d'accident provoqué par le verglas, etc.). Dans le cadre de cette étude, nous avons utilisé cette variable pour recueillir des informations indirectes concernant le moyen de transport, mais le recours à celle-ci implique qu'il est difficile de se prononcer sur le comportement du conducteur d'un véhicule. C'est la raison pour laquelle le choix a été fait de ne pas comparer les données relatives aux accidents de la circulation et aux accidents du travail en fonction du moyen de transport impliqué.

⁵ Alors que la Loi les soumet à cette obligation (Article 52.3 du code de la route)

⁶ Désigné plus avant par l'expression « dernier agent matériel impliqué »

3 RÉSULTATS

3.1 Résultats principaux

Accidents du travail

Sur la base de la sélection des accidents de la circulation décrite ci-avant, il s'avère que 9,4 % des accidents du travail survenus entre 2008 et 2012 sont des accidents de la circulation; à savoir, 81 080 sur un total de 862 334 accidents du travail.

La majorité (84,0 %) des accidents du travail liés à la circulation sont des accidents survenus lors du trajet « domicile-travail ». Les autres (16,0 %) sont arrivés dans le cadre de l'activité professionnelle exercée par la victime ; par exemple, lors du transport de marchandises ou de déplacements vers un lieu de réunion. Le nombre élevé des accidents « domicile-travail » s'explique par le fait qu'une part importante de la population active doit se déplacer entre le domicile et le lieu de travail, mais que les personnes amenées pendant la journée, à se rendre dans un autre lieu pour des raisons professionnelles sont relativement moins nombreuses.

Les accidents de la circulation ne représentent donc qu'une part relativement faible de l'ensemble des accidents du travail. L'analyse des données du FAT montre toutefois que ces accidents ont des répercussions plus graves pour les victimes. Le Tableau 1 **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** répertorie les pourcentages des accidents définis comme étant « sans conséquence », comme ayant entraîné une « incapacité temporaire », une « incapacité permanente prévue » ou un « décès », pour l'ensemble des accidents du travail d'une part et pour les accidents du travail dans la circulation d'autre part. La proportion des « accidents du travail » sans conséquence est supérieure à celle des accidents du travail liés à la circulation alors que l'inverse est vrai en ce qui concerne la proportion des « accidents du travail » et des « accidents du travail dans la circulation » ayant entraîné une incapacité permanente ou le décès des victimes.

Tableau 1: Conséquences des accidents du travail dans la circulation et de l'ensemble des accidents du travail– 2008-2012

	Cas sans suite (CSS)		Incapacité temporaire de travail (IT)		Incapacité permanente prévue (IP)		Accident mortel (AM)		Total		Gravité *
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Accidents du travail dans la circulation	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7
Total des accidents du travail	358314	41,6%	423704	49,1%	79628	9,2%	688	0,08%	862334	100%	93,1

* Nombre d'accidents du travail ayant entraîné la mort ou une incapacité permanente prévue pour 1000 accidents.

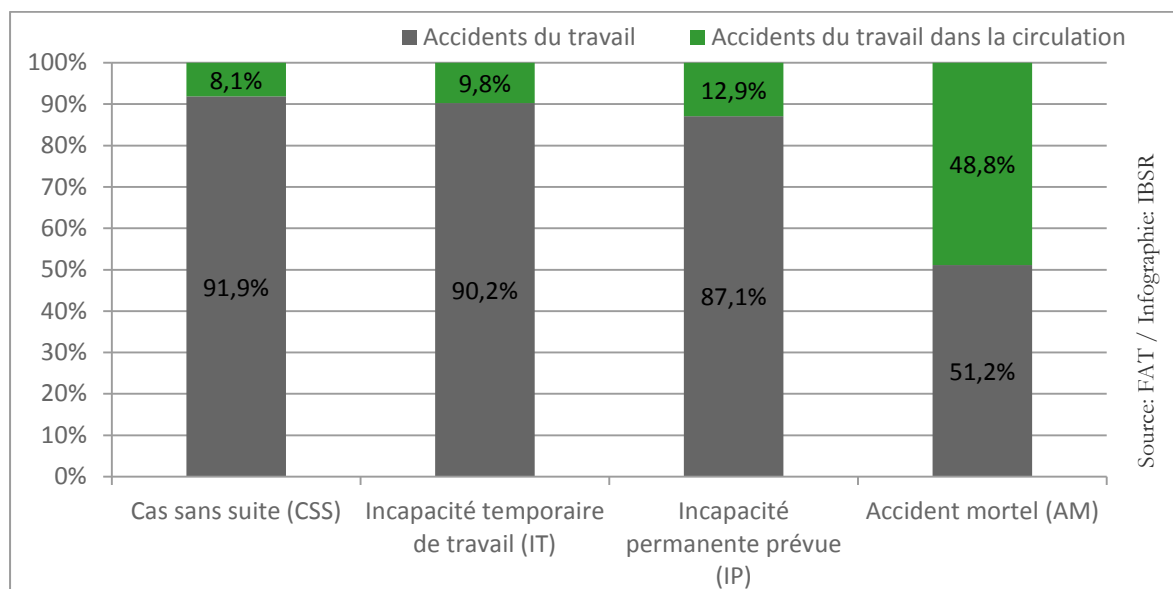
Source : FAT/Infographie : IBSR

Sur toute la période 2008-2012, le nombre total des accidents du travail liés à la circulation et ayant entraîné la mort de victimes s'élève à 336. Étant donné que ce nombre relativement peu élevé permet difficilement d'étudier la gravité des accidents, le Tableau 1 et le présent rapport font aussi bien état des accidents mortels que des accidents ayant entraîné une incapacité permanente prévue pour ce qui concerne la détermination de la gravité des accidents. Sur 1000 accidents du travail enregistrés, le nombre des accidents mortels ou ayant entraîné une incapacité permanente prévue est nettement supérieur pour les accidents du travail dans la circulation (130,7) en comparaison avec l'ensemble des accidents du travail (93,1).

Bien que le pourcentage des accidents mortels soit très faible dans ces deux groupes d'accidents, il est frappant de constater qu'il est près de cinq fois supérieur pour les accidents du travail dans la circulation (0,4%) que pour les accidents du travail (0,08%). Ces taux confirment que la gravité des accidents du

travail dans la circulation est supérieure à celle des autres accidents du travail. Le fait que la proportion des accidents de la circulation augmente avec la gravité des conséquences observées en témoigne également (**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**)

Figure 1: Proportion des accidents du travail liés ou non à la circulation en fonction de la gravité – 2008-2012



Dans le Tableau 2 ci-après, les conséquences des accidents du travail dans la circulation sont réparties en fonction de la nature du déplacement (déplacement professionnel ou trajet entre le domicile et le lieu de travail). Bien que le nombre des accidents en cours de déplacement professionnel soit moins élevé (12 961 contre 68 119 accidents domicile-travail), leur gravité est en moyenne supérieure à celle des accidents de la circulation survenus sur le trajet domicile - travail. Ce constat s'impose, que l'on examine les accidents les moins graves (incapacité temporaire) ou les accidents les plus graves (décès ou incapacité permanente prévue).

Tableau 2: Conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction de la nature du déplacement – 2008-2012

	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Domicile-travail	24591	36,1%	34733	51,0%	8550	12,6%	245	0,4%	68119	100%	129,7
Déplacements professionnels	4533	35,0%	6629	51,2%	1708	13,2%	91	0,7%	12961	100%	138,8
Total	29124	35,92%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Source : FAT/Infographie : IBSR

Comparaison avec les victimes d'accidents de la circulation

Durant la période 2008-2012, le nombre total des victimes enregistrées dans les statistiques officielles relatives aux accidents de la circulation s'est élevé à 312 446 personnes. 1,4 % de ces victimes sont décédées des suites de l'accident, 9,9 % furent grièvement blessées et 88,7 % considérées comme « légèrement blessées »⁷. Le nombre total des victimes d'accidents du travail dans la circulation (à

⁷ Il convient néanmoins de rappeler le sous-enregistrement du nombre des victimes d'accidents de la circulation dans les statistiques officielles relatives aux accidents qui concerne davantage les victimes de lésions corporelles que les décès. Lorsqu'on se penche par exemple sur le nombre des victimes d'accidents de vélo, le sous-enregistrement

l'exclusion des accidents « sans conséquence ») est bien entendu très inférieur : 51 956 pour la même période, dont 0,6 % de décès, 19,7 % d'incapacités permanentes et 79,6 % d'incapacités temporaires à la suite de l'accident.

Le nombre de décès pour 1000 victimes est supérieur si l'on établit ce rapport en se basant sur les données générales relatives aux accidents de la circulation (13,9 décès pour 1000 victimes) plutôt que sur celles relatives aux accidents du travail dans la circulation (6 décès pour 1000 victimes). Cela signifie que le nombre de décès répertoriés parmi les victimes d'accidents du travail liés à la circulation est inférieur à celui des décès répertoriés parmi les victimes d'accidents de la circulation en général. L'explication que l'on peut proposer pour rendre compte de cette différence repose sur plusieurs facteurs : les conséquences d'accidents survenus pendant la nuit ou le week-end sont plus souvent graves voire fatales, alors que ces périodes de la semaine sont celles durant lesquelles la circulation liée au travail et la survenue d'accidents du travail dans la circulation atteignent leurs niveaux plancher (voir point 3.2.3 du présent rapport). Par conséquent, on peut également supposer que les déplacements professionnels sont moins souvent caractérisés par la consommation d'alcool (les accidents associés à la consommation d'alcool ont également des conséquences plus graves). Enfin, on ne peut exclure que les personnes concernées sont moins souvent des usagers vulnérables lorsqu'il s'agit de déplacements liés au travail.

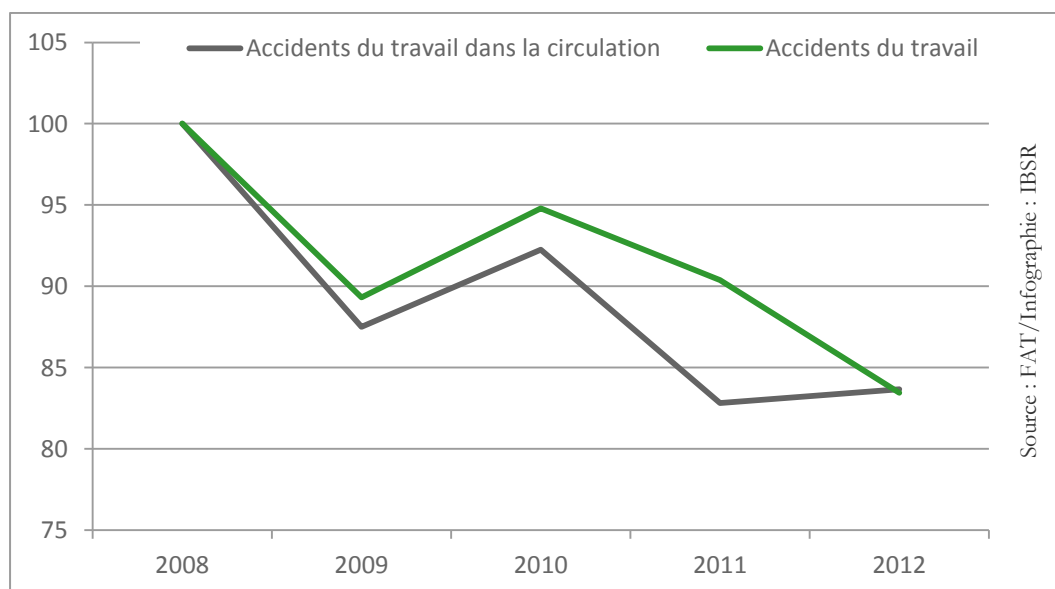
3.2 Tendances et caractéristiques temporelles

3.2.1 Évolution annuelle

Accidents du travail

La Figure 2 montre l'évolution du nombre des accidents du travail dans la circulation et de l'ensemble des accidents du travail sur la période 2008-2012. Comme les chiffres associés à ces deux séries diffèrent considérablement les uns des autres (le nombre des accidents du travail dans la circulation est très inférieur à celui des accidents du travail en général) et afin de faciliter la comparaison de ces deux séries de chiffres, la valeur 100 a été attribuée à l'année 2008 qui a été définie comme année de référence. Le Tableau 3 présente l'évolution du nombre brut annuel des accidents du travail dans la circulation.

Figure 2: Évolution (base : 2008 = 100) du nombre total des accidents du travail et du nombre total des accidents du travail dans la circulation entre 2008 et 2012



La Figure 2 rend compte d'une baisse significative du nombre des accidents du travail enregistrés dans la banque de données du FAT entre 2008 et 2009, aussi bien en ce qui concerne l'ensemble des accidents du

dont il faut tenir compte correspond à un facteur 5. Et ce uniquement pour les victimes hospitalisées (Nuyttens & Van Belleghem, 2014).

travail que ceux survenus dans la circulation. Entre 2009 et 2010, le nombre des accidents a quelque peu augmenté, avant de diminuer à nouveau entre 2010 et 2012.

Le Tableau 3 présente les résultats d'une analyse comparative portant sur les accidents survenus durant des déplacements professionnels d'une part et lors de trajets entre le domicile et le lieu de travail d'autre part ainsi que de leur évolution annuelle.

Tableau 3: Variation annuelle du nombre d'accidents du travail dans la circulation selon la nature du déplacement – 2008-2012

	Domicile-travail		Déplacements professionnels		#
	#	Variation annuelle en %	#	Variation annuelle en %	
2008	15261	/	3093	/	18354
2009	13180	-13,64	2453	-20,69	15633
2010	14202	7,20	2615	6,60	16817
2011	12687	-10,67	2456	-6,08	15143
2012	12789	0,80	2344	-4,58	15133
Variation annuelle moyenne	68119	-4,08	12961	-6,19	81080

Source : FAT/Infographie : IBSR

Les données répertoriées dans ce tableau montrent que le nombre des accidents lors de déplacements professionnels a diminué davantage que celui des accidents domicile-travail sur l'ensemble de la période considérée : - 6,19 % par an en moyenne pour les accidents lors de déplacements professionnels contre - 4,08 % par an en moyenne pour les accidents domicile-travail. Cet écart est essentiellement dû à deux baisses particulières : entre 2008 et 2009 d'une part (consécutive à une diminution de l'activité économique suite au début de la crise financière) et entre 2010 et 2011 d'autre part. Nous observons de surcroît que la proportion relative des accidents domicile-travail et des accidents lors d'un déplacement professionnel est restée stable entre 2008 et 2012 (voir annexe A.1)

La gravité des accidents du travail dans la circulation a également diminué à partir de 2009 (Tableau 4), alors qu'elle avait augmenté entre 2008 et 2009, augmentation qui est, davantage imputable au nombre des accidents ayant entraîné une incapacité permanente prévue plutôt qu'au nombre des accidents mortels.

Tableau 4: Conséquences des accidents de travail dans la circulation selon l'année – 2008-2012

	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
2008	6711	36,6%	9262	50,5%	2299	12,5%	82	0,4%	18354	100%	129,7
2009	5445	34,8%	8048	51,5%	2079	13,3%	61	0,4%	15633	100%	136,9
2010	6075	36,1%	8540	50,8%	2124	12,6%	78	0,5%	16817	100%	130,9
2011	5501	36,3%	7680	50,7%	1898	12,5%	64	0,4%	15143	100%	129,6
2012	5392	35,6%	7832	51,8%	1858	12,3%	51	0,3%	15133	100%	126,1
Total	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

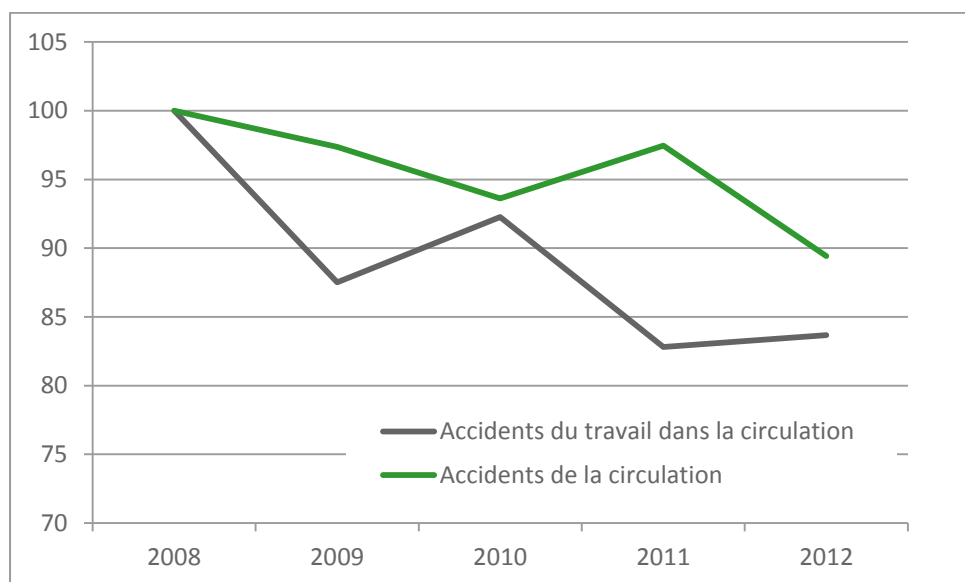
Source : FAT/Infographie : IBSR

Comparaison avec les victimes d'accidents de la circulation

La Figure 3 illustre l'évolution du nombre total des victimes d'accidents de la circulation (légèrement et grièvement blessées, décédées dans un délai de 30 jours) par rapport au nombre total des victimes d'accidents du travail dans la circulation (décès, incapacité permanente ou temporaire). Vu que les

données chiffrées présentées en valeur absolue diffèrent considérablement entre ces deux séries de chiffres (le nombre des victimes d'accidents de la circulation est beaucoup plus élevé), l'année 2008 a à nouveau été désignée comme année de référence et s'est vue attribuer la valeur « 100 ». Le nombre annuel des victimes d'accidents du travail dans la circulation est présenté dans le Tableau 4, celui des victimes des accidents de la circulation dans le Tableau 5.

Figure 3: Évolution (base : 2008 = 100) du nombre annuel des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation – 2008-2012



Source : FAT et SPF Économie - DG Statistiques/Infographie : IBSR

Nous constatons que le nombre des victimes répertoriées dans ces deux catégories a diminué entre 2008 et 2010. Entre 2010 et 2011, le nombre des victimes d'accidents de la circulation a augmenté tandis que celui des victimes d'accidents du travail dans la circulation a continué à diminuer. Entre 2011 et 2012, on observe une inversion de cette évolution. Si l'on considère l'ensemble des 5 années, on remarque que le nombre de victimes d'accidents de la circulation est passé de 100 à 89,4, tandis que celui des victimes d'accidents du travail dans la circulation a diminué jusque 83,7. Cette différence est probablement imputable à la crise économique qui a affecté plus directement la circulation liée au travail que la circulation en général.

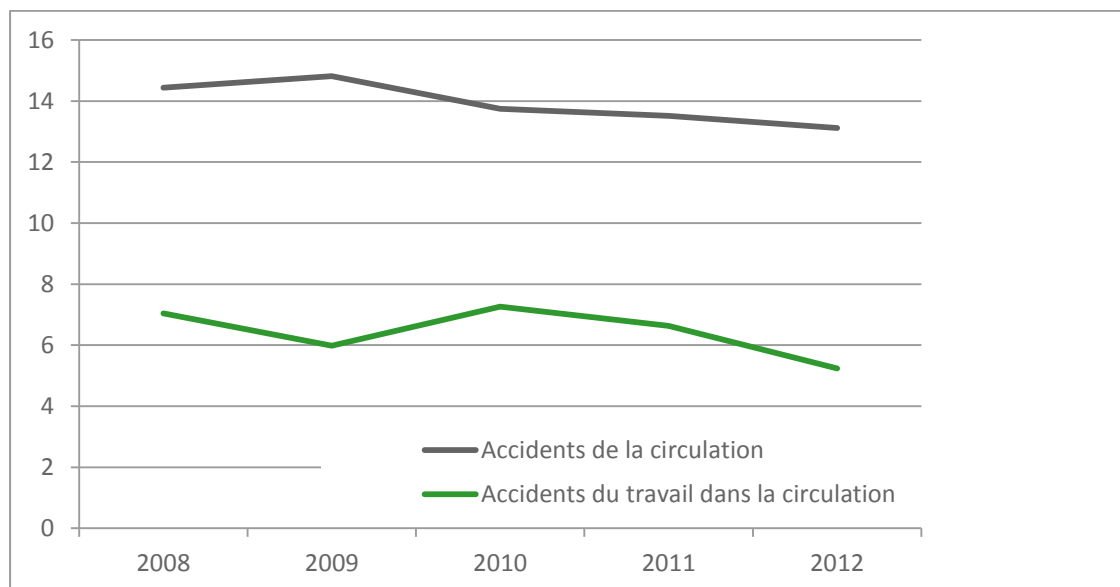
Tableau 5: Nombre des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30)– 2008-2012

	Blessés légers	Blessés graves	Décédés 30 jours	Total Victimes
2008	57655	6782	944	65382
2009	56073	6647	943	63664
2010	54381	5982	841	61203
2011	56693	6169	861	63723
2012	52446	5261	767	58474
Total	277248	30842	4356	312446

Source : SPF Économie - DG Statistiques/Infographie : IBSR

La Figure 4 rend compte de l'évolution du nombre des personnes décédées pour 1000 victimes. Elle montre une fois de plus que ce nombre est généralement plus élevé chez les victimes d'accidents de la circulation que chez les victimes d'accidents du travail dans la circulation. Entre 2010 et 2012, le nombre de ces dernières a diminué davantage que le nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation.

Figure 4: Évolution du nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) – 2008-2012

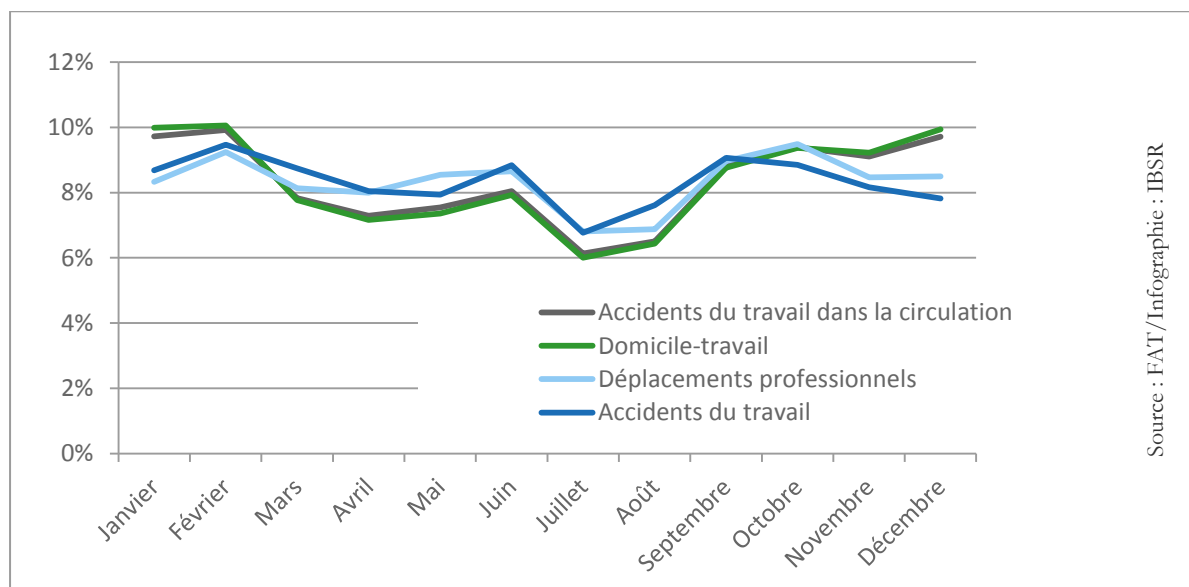


3.2.2 Évolution mensuelle

Accidents du travail

Le nombre des accidents du travail dans la circulation varie selon les mois de l'année. Le pourcentage des accidents survenus durant les mois d'octobre à février est, proportionnellement plus élevé que pendant les autres mois de l'année (Figure 5). Cette augmentation hivernale est plus marquée pour les accidents du travail dans la circulation que pour l'ensemble des accidents du travail, et pour ceux survenus dans le cadre de déplacements domicile-travail que lors de déplacements professionnels.

Figure 5: Répartition du nombre d'accidents du travail et du nombre d'accidents du travail dans la circulation selon le mois – 2008-2012



Source : FAT/Infographie : IBSR

Le Tableau 6 indique la répartition des accidents du travail dans la circulation sur les différents mois de l'année selon leurs conséquences. Notons que, lors de l'établissement d'une déclaration d'accident, les

répercussions estimées peuvent paraître moins sérieuses qu'elles ne le sont en réalité, ce qui n'est pas sans conséquence pour l'établissement de rapports. En vue de l'élaboration de son rapport annuel, le FAT propose au mois de juin une « photographie » des accidents survenus l'année précédente ; ces chiffres seront également utilisés dans les communications adressées à ses partenaires. Par conséquent, on ne peut exclure que le degré de gravité de certains accidents survenus au cours des derniers mois de l'année n'aient encore fait l'objet d'aucune actualisation et soit donc sous-estimé.

Ce tableau montre que les accidents du travail dans la circulation se produisant entre juillet et septembre sont plus graves que ceux survenant pendant le reste de l'année. Comme en atteste le pourcentage des accidents ayant entraîné une incapacité permanente prévue, mais aussi - quoique dans une moindre mesure - celui des accidents ayant entraîné une incapacité temporaire. En octobre, novembre et décembre, ces deux pourcentages sont très inférieurs à ceux relevés pendant le reste de l'année, alors que le pourcentage des accidents sans conséquence est sensiblement plus élevé. Durant les mois de janvier et février, le pourcentage de cas classés sans suite diminue à nouveau fortement, alors que celui des incapacités temporaires augmente, les pourcentages d'incapacités permanentes et de décès restant quant à eux relativement stables par rapport aux autres mois de l'année. Le degré de gravité estimé pour ces deux mois est par conséquent très inférieur à celui estimé pour les autres mois. Il y a donc plus d'accidents du travail dans la circulation en hiver (neige, verglas, visibilité), mais ils sont en moyenne moins graves. Étant donné que la baisse observée repose sur une analyse de l'ensemble des données recueillies durant la période 2008-2012, cette diminution ne peut être imputable à une fluctuation fortuite.

Tableau 6: Conséquences des accidents du travail dans la circulation selon le mois⁸ - 2008-2012

Mois	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Janvier	2123	26,4%	5052	62,9%	825	10,3%	36	0,4%	8036	100%	107,1
Février	2013	26,8%	4656	61,9%	827	11,0%	20	0,3%	7516	100%	112,7
Mars	1735	26,8%	3895	60,2%	817	12,6%	26	0,4%	6473	100%	130,2
Avril	1617	27,7%	3374	57,8%	813	13,9%	29	0,5%	5833	100%	144,4
Mai	1795	28,8%	3511	56,3%	901	14,4%	30	0,5%	6237	100%	149,3
Juin	1802	28,0%	3687	57,3%	918	14,3%	26	0,4%	6433	100%	146,7
juillet	1508	39,8%	2716	53,6%	816	16,1%	28	0,6%	5068	100%	166,5
Août	1610	39,9%	2878	53,5%	871	16,2%	21	0,4%	5380	100%	165,8
Septembre	2361	33,6%	3464	49,2%	1189	16,9%	23	0,3%	7037	100%	172,2
Octobre	3098	39,9%	3475	44,8%	1155	14,9%	33	0,4%	7761	100%	153,1
Novembre	4107	56,4%	2423	33,3%	715	9,8%	35	0,5%	7280	100%	103,0
Décembre	5355	66,7%	2231	27,8%	411	5,1%	29	0,4%	8026	100%	54,8
Total	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Source : FAT/Infographie : IBSR

Comparaison avec les victimes d'accidents de la circulation

La Figure 6ci-après rend compte de la répartition mensuelle des victimes d'accidents de la circulation d'une part et des victimes d'accidents du travail dans la circulation d'autre part tout au long de l'année. D'avril à octobre, on observe une répartition mensuelle comparable du nombre de victimes pour chaque

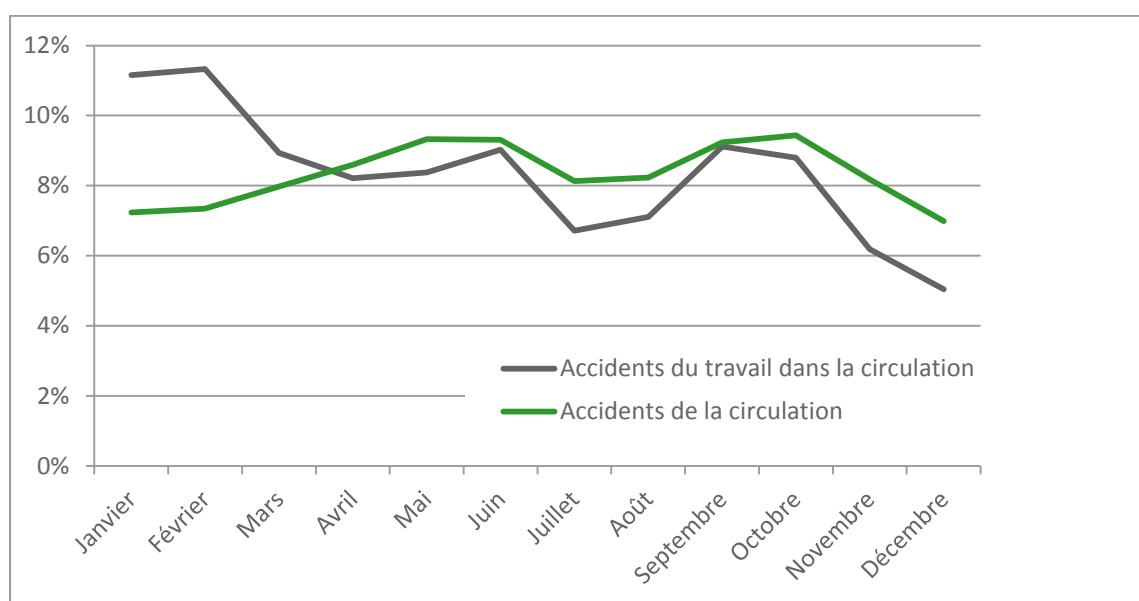
⁸ Ce tableau ne tient pas compte du nombre de jours de chaque mois parce que leur variation n'a aucune influence sur les pourcentages calculés.

type d'accident. En novembre et en décembre, la proportion des victimes d'accidents de la circulation est supérieure à celle des victimes d'accidents du travail dans la circulation. L'inverse est vrai de janvier à mars.

Ces pourcentages peuvent à première vue paraître contradictoires avec ceux associés aux accidents du travail dans la circulation présentés dans la Figure 5, surtout en ce qui concerne le mois de décembre. Il ne faut pas perdre de vue que les pourcentages qu'illustre la Figure 5 sont basés sur l'ensemble des accidents du travail (accidents sans conséquence inclus), tandis que ceux présentés dans la Figure 6 se rapportent exclusivement aux accidents ayant eu des conséquences. Décembre est en fait un mois présentant un nombre particulièrement élevé d'accidents « sans conséquence ». Il représente donc une part importante du total des accidents du travail dans la circulation (Figure 5), alors que le pourcentage d'accidents avec conséquences enregistrés pour ce mois est faible.

L'augmentation du nombre de victimes d'accident du travail dans la circulation que l'on observe en janvier est principalement due, rappelons-le, à l'augmentation du nombre d'accidents ayant entraîné une incapacité temporaire.

Figure 6: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) selon le mois⁹ – 2008-2012



La Figure 7¹⁰ illustre l'évolution mensuelle du nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation et d'accidents du travail dans la circulation. Ces évolutions ne sont pas tout à fait identiques dans la mesure où le nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation se distingue par des variations plus fortes et plus brutales que celles qui caractérisent le nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation en général. Cet écart s'explique en partie par le fait que les nombres mensuels des décès qui apparaissent dans les statistiques relatives aux accidents du travail sont très inférieurs à ceux enregistrés dans les statistiques officielles relatives aux accidents.

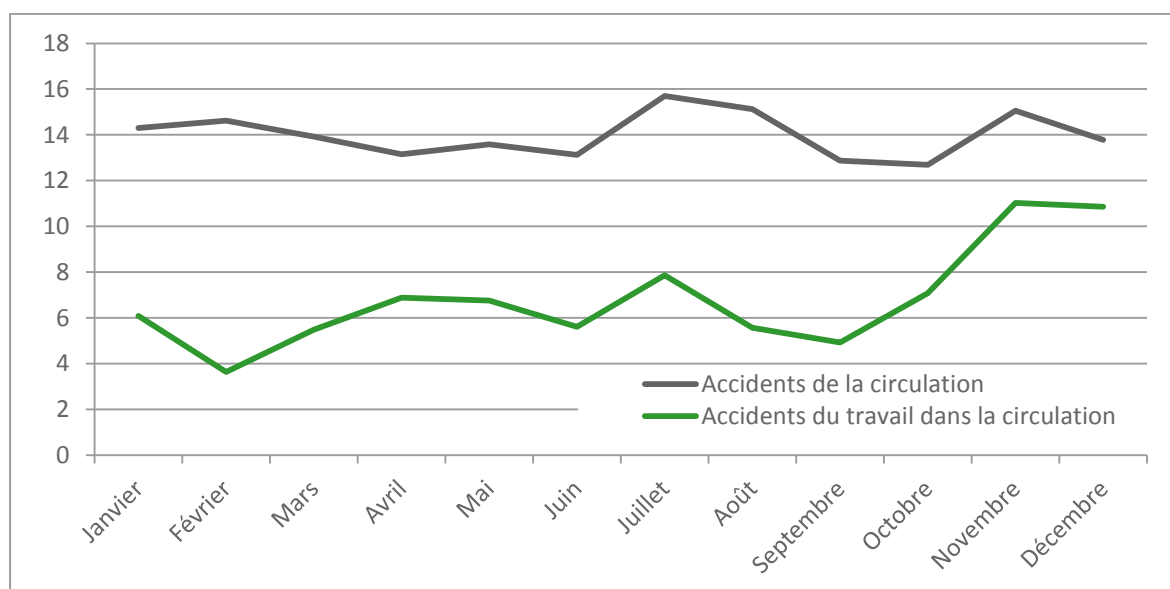
On notera également l'augmentation du nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation observable en Novembre et Décembre. Elle semble en contradiction avec les conclusions basées sur l'évolution mensuelle de ces accidents et de leur gravité pour les mois d'hiver (Figures 5, Tableau 6). Cette divergence est due principalement au fait que, pour effectuer la comparaison entre le nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation et d'accidents de la

⁹ Lors de la répartition du nombre des victimes, les chercheurs ont tenu compte du nombre de jours de chaque mois.

¹⁰ Les données mensuelles brutes relatives aux différentes catégories de victimes d'accidents de la circulation sont mentionnées à l'Annexe 4.3 ; s'agissant des victimes d'accidents du travail dans la circulation, ces données chiffrées sont répertoriées au Tableau 6, page 15.

circulation, le nombre d'accidents classés sans suite n'a pas été pris en compte. Or, ces derniers représentent une proportion particulièrement importante des accidents du travail dans la circulation durant les mois de novembre et décembre. En conséquence, le nombre de décès par 1000 victimes d'accident du travail dans la circulation semble augmenter de façon importante pour ces deux mois, mais cette augmentation est simplement le résultat de la méthode de calcul particulière adoptée ici pour permettre la comparaison avec les accidents de la circulation.

Figure 7: Nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG,D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP,t AM) selon le mois – 2008-2012



3.2.3 Variations selon le jour de la semaine

3.2.3.1 Semaine et week-end

Accidents du travail

La majorité des accidents du travail dans la circulation surviennent pendant les jours ouvrables. Il s'agit en effet des moments où le plus de gens travaillent. Cette observation s'applique aussi bien aux accidents domicile-travail qu'aux accidents lors de déplacements professionnels.

La répartition des accidents domicile-travail et des accidents lors de déplacements professionnels selon les périodes de la semaine (jours de semaine versus week-ends, journées versus nuit) se révèle globalement comparable. La proportion des accidents domicile-travail survenus de nuit pendant un jour de semaine est légèrement supérieure à celle des accidents lors de déplacements professionnels. En revanche, la proportion des accidents lors de déplacements professionnels survenus le week-end pendant la nuit est quelque peu supérieure à celle des accidents domicile-travail.

Tableau 7: Accidents du travail dans la circulation selon la nature du déplacement et le moment de l'accident – 2008-2012

Période de la semaine		Domicile-travail		Déplacements professionnels		Nombre total des accidents du travail dans la circulation		Nombre total des accidents du travail	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Semaine	Jour	58080	85,3%	11186	86,3%	69266	85,4%	738758	85,7%
Semaine	Nuit	4677	6,9%	620	4,8%	5297	6,5%	43824	5,1%
Week-end	Jour	2945	4,3%	584	4,5%	3529	4,4%	47427	5,5%
Week-end	Nuit	605	0,9%	146	1,1%	751	0,9%	7918	0,9%
Inconnu		1812	2,7%	425	3,3%	2237	2,8%	24407	2,8%
Total		68119	100%	12961	100%	81080	100%	862334	100%

Source : FAT/Infographie : IBSR

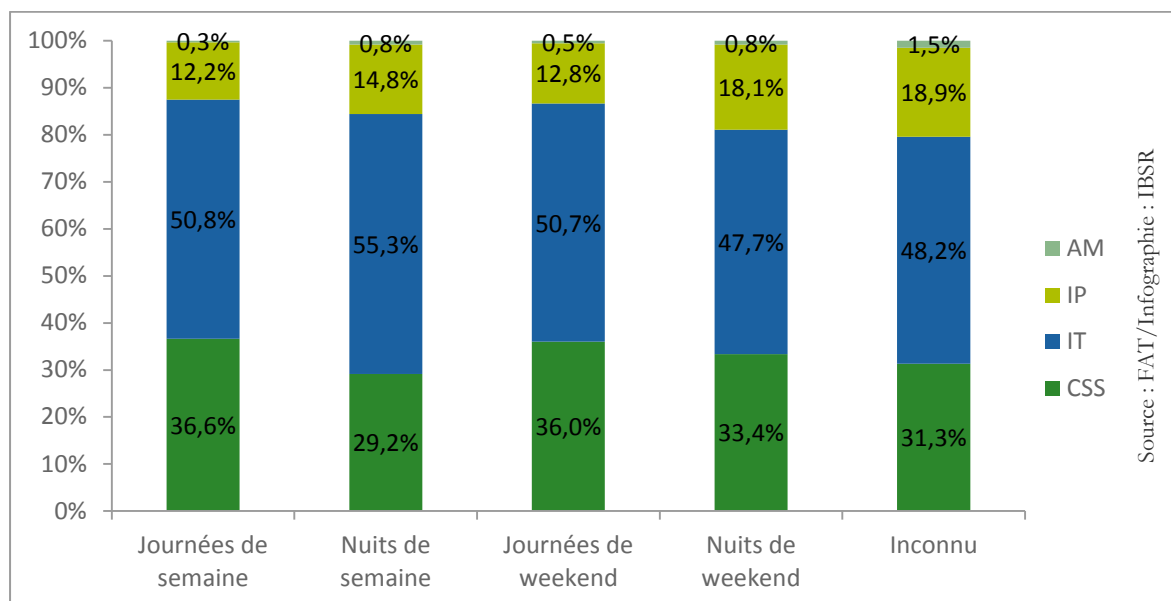
Tableau 8: Conséquences des accidents du travail dans la circulation selon le moment de l'accident – 2008-2012

Période de la semaine		CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Semaine	Jour	25355	36,6%	35209	50,8%	8465	12,2%	237	0,3%	69266	100%	125,6
Semaine	Nuit	1546	29,2%	2928	55,3%	783	14,8%	40	0,8%	5297	100%	155,4
Week-end	Jour	1271	36,0%	1788	50,7%	451	12,8%	19	0,5%	3529	100%	133,2
Week-end	Nuit	251	33,4%	358	47,7%	136	18,1%	6	0,8%	751	100%	189,1
Inconnu		701	31,3%	1079	48,2%	423	18,9%	34	1,5%	2237	100%	204,3
Total		29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Source : FAT/Infographie : IBSR

La répartition hebdomadaire des conséquences d'accidents du travail dans la circulation montre que les accidents arrivés la nuit sont plus graves en moyenne que ceux survenus le jour et que les accidents qui se produisent le week-end pendant la nuit entraînent plus souvent le décès de la victime ou une incapacité permanente (Tableau 8 ; Figure 8).

Figure 8: Conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction de la période de la semaine – 2008-2012



La Figure 9 propose une comparaison graphique entre la gravité des accidents domicile-travail (Tableau 9) et celle des accidents lors de déplacements professionnels (Tableau 10). Nous observons que les accidents survenus le week-end pendant la nuit présentent un degré de gravité plus élevé s'ils se sont produits dans le cadre d'un déplacement professionnel plutôt que lors d'un trajet entre le domicile et le lieu de travail. S'agissant des accidents survenus les jours ouvrables pendant la nuit, le degré de gravité des accidents domicile-travail est aussi élevé que celui des accidents lors de déplacements professionnels.

Tableau 9: Conséquences des accidents domicile-travail selon le moment de la semaine – 2008-2012

Domicile-travail		CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Semaine	Jour	21373	36,8%	29486	50,8%	7050	12,1%	171	0,3%	58080	100%	124,3
Semaine	Nuit	1377	29,4%	2573	55,0%	696	14,9%	31	0,7%	4677	100%	155,4
Week-end	Jour	1073	36,4%	1487	50,5%	369	12,5%	16	0,5%	2945	100%	130,7
Week-end	Nuit	200	33,1%	295	48,8%	104	17,2%	6	1,0%	605	100%	181,8
Inconnu		568	31,3%	892	49,2%	331	18,3%	21	1,2%	1812	100%	194,3
Total		24591	36,1%	34733	51,0%	8550	12,6%	245	0,4%	68119	100%	129,1

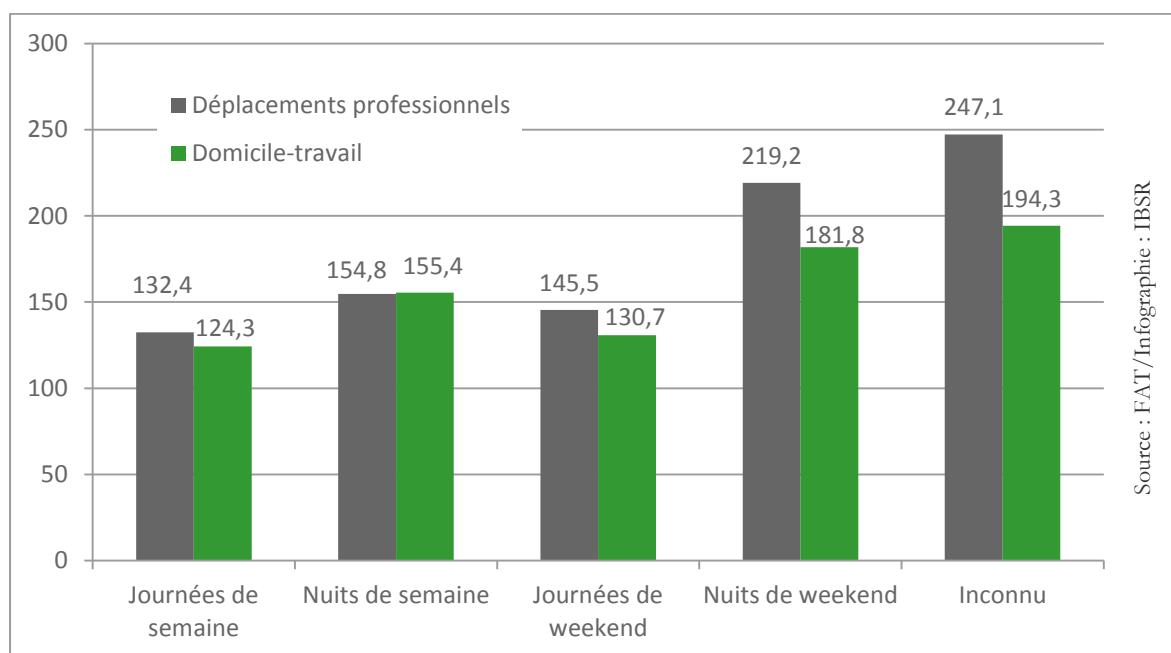
Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 10: Conséquences des accidents lors de déplacements professionnels selon le moment de la semaine – 2008-2012

Déplacement professionnel		CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Semaine	Jour	3982	35,6%	5723	51,2%	1415	12,6%	66	0,6%	11186	100%	132,4
Semaine	Nuit	169	27,3%	355	57,3%	87	14,0%	9	1,5%	620	100%	154,8
Week-end	Jour	198	33,9%	301	51,5%	82	14,0%	3	0,5%	584	100%	145,5
Week-end	Nuit	51	34,9%	63	43,2%	32	21,9%		0,0%	146	100%	219,2
Inconnu		133	31,3%	187	44,0%	92	21,6%	13	3,1%	425	100%	247,1
Total		4533	35,0%	6629	51,1%	1708	13,2%	91	0,7%	12961	100%	138,8

Source : FAT/Infographie : IBSR

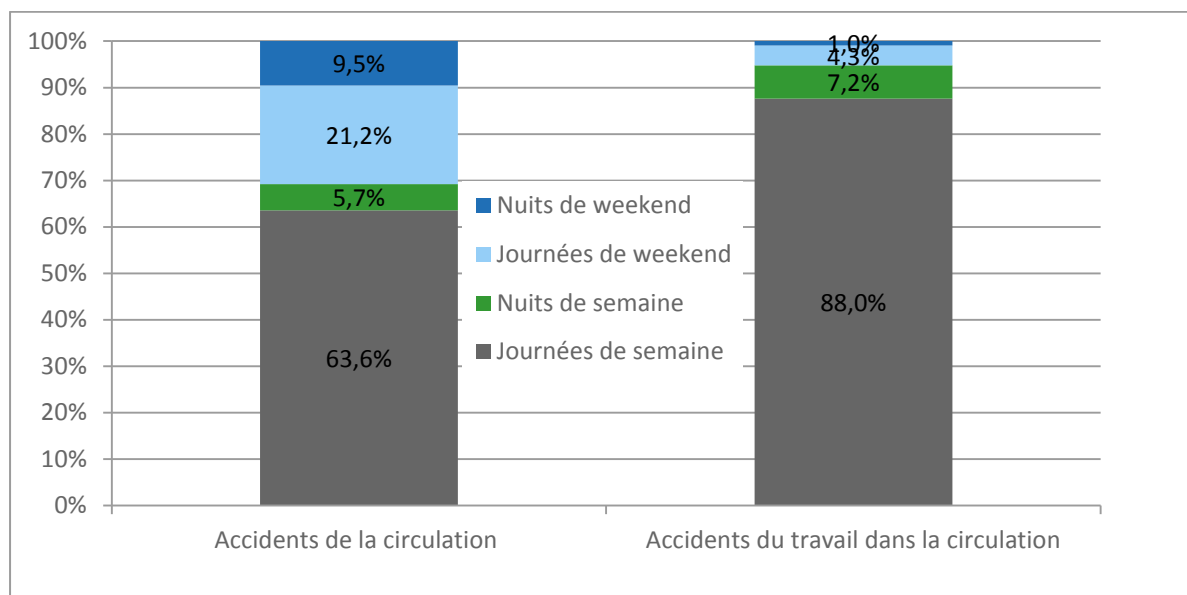
Figure 9: Gravité des accidents domicile-travail et des accidents lors de déplacements professionnels selon le moment de la semaine– 2008-2012



Comparaison avec les victimes d'accidents de la circulation

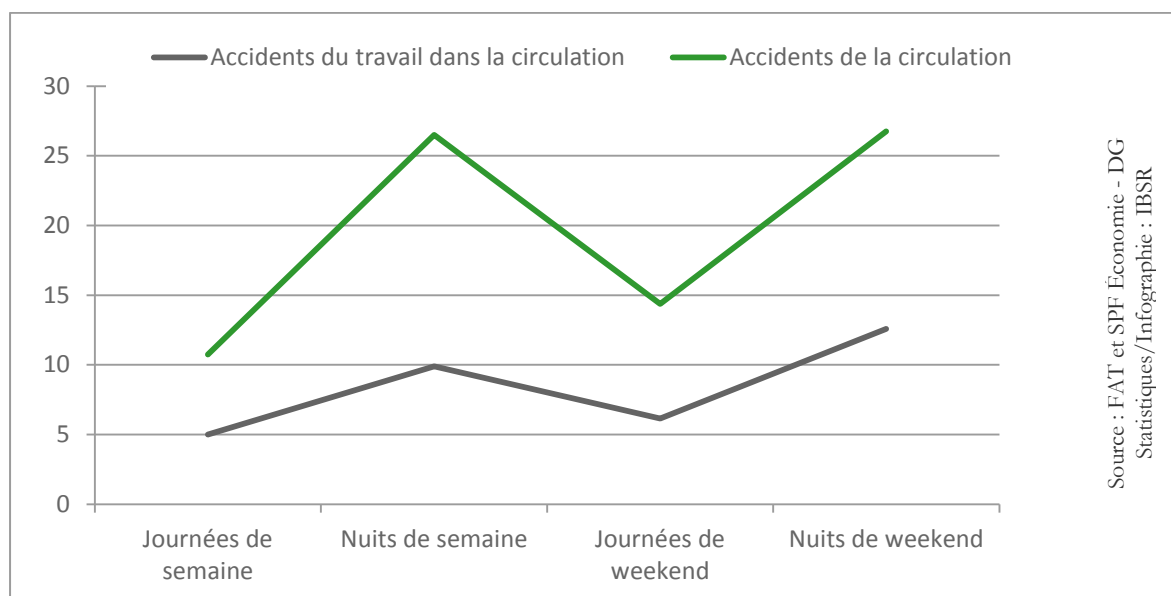
La Figure 10 permet de comparer la répartition hebdomadaire des victimes d'accidents de la circulation et des victimes d'accidents du travail dans la circulation. Pour ces deux groupes d'accidents, c'est pendant la semaine que le nombre de victimes est le plus important. Chez les victimes d'accidents du travail dans la circulation, cette proportion est encore plus importante. Ce phénomène s'explique en grande partie par le fait que le nombre des déplacements professionnels effectués pendant le week-end est beaucoup moins important.

Figure 10: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) selon la période de la semaine – 2008-2012¹¹



La Figure 11 ci-après permet aussi de relever que le nombre de décès pour 1000 victimes varie de manière analogue qu'il s'agisse de victimes d'accidents de la circulation en général ou de victimes d'accidents du travail dans la circulation. Dans les deux cas, le nombre de décès est supérieur parmi les victimes d'accidents survenus pendant la nuit en semaine et plus élevé encore le week-end en comparaison aux journées de semaine. Ces augmentations sont néanmoins plus prononcées pour ce qui concerne les victimes d'accidents de la circulation en général.

Figure 11: Évolution du nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans le trafic (IT, IP, AM) selon le moment de la semaine: – 2008-2012



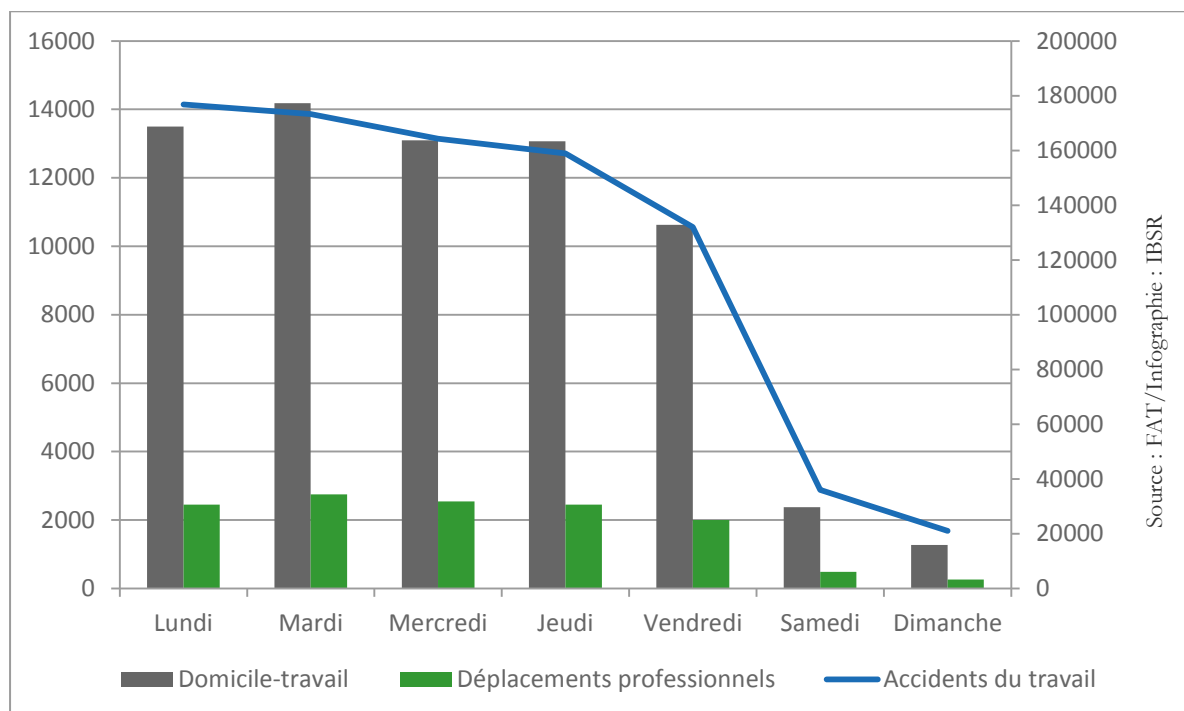
¹¹ Pour rendre plus claire la comparaison entre ces deux types de victimes, les données relatives aux accidents de travail dont l'heure de survenance était inconnue n'ont pas été prises en compte.

3.2.3.2 Variation selon les jours de la semaine

Accidents du travail

Il est évident que la majorité des accidents du travail dans la circulation surviennent pendant les jours ouvrables. Toutefois, nous constatons des variations entre les jours ouvrables. Ainsi, le nombre des accidents de la circulation liés au travail est plus élevé le mardi que les autres jours de la semaine, tandis que le nombre des accidents du travail dans la circulation est moins élevé le vendredi (voir annexe A.4.). La Figure 12 montre que l'ensemble des accidents du travail suit la même évolution que les accidents domicile-travail.

Figure 12: Nombre d'accidents du travail dans la circulation (axe de gauche) et de l'ensemble des accidents du travail (axe de droite) suivant les jours de la semaine – 2008-2012



Le Tableau 11 présente les conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction du jour de leur survenance. Il en ressort que les accidents survenus le vendredi ou le week-end ont des conséquences plus graves que ceux qui ont eu lieu pendant les jours ouvrables. Cette observation rejoint l'interprétation des résultats de l'analyse basée sur la période de la semaine.

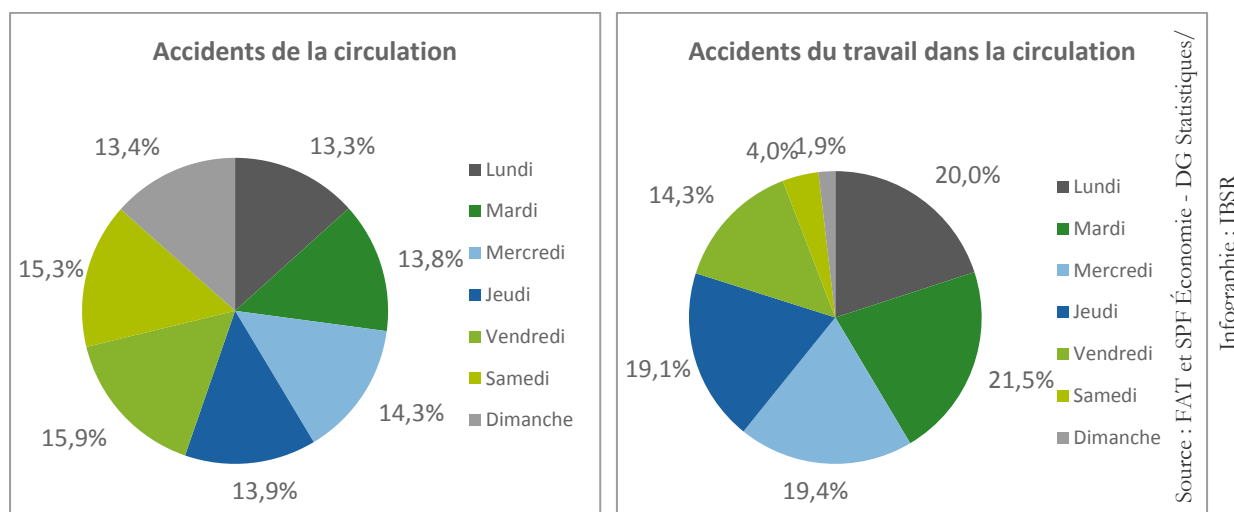
Tableau 11: Conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction du jour de la semaine -2008-2012¹²

	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Lundi	5421	34,0%	8531	53,5%	1932	12,1%	65	0,4%	15949	100%	125,2
Mardi	5837	34,5%	8938	52,8%	2098	12,4%	60	0,4%	16933	100%	127,4
Mercredi	5564	35,6%	8097	51,8%	1914	12,2%	69	0,4%	15644	100%	126,8
Jeudi	5598	36,1%	7945	51,2%	1922	12,4%	57	0,3%	15522	100%	127,5
Vendredi	5140	40,7%	5656	44,8%	1780	14,1%	54	0,4%	12630	100%	145,2
Samedi	1036	36,2%	1424	49,7%	381	13,3%	22	0,8%	2863	100%	140,8
Dimanche	528	34,3%	771	50,1%	231	15,0%	9	0,6%	1539	100%	155,9
Total	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Source : FAT/Infographie : IBSR

Comparaison avec les victimes d'accidents de la circulation

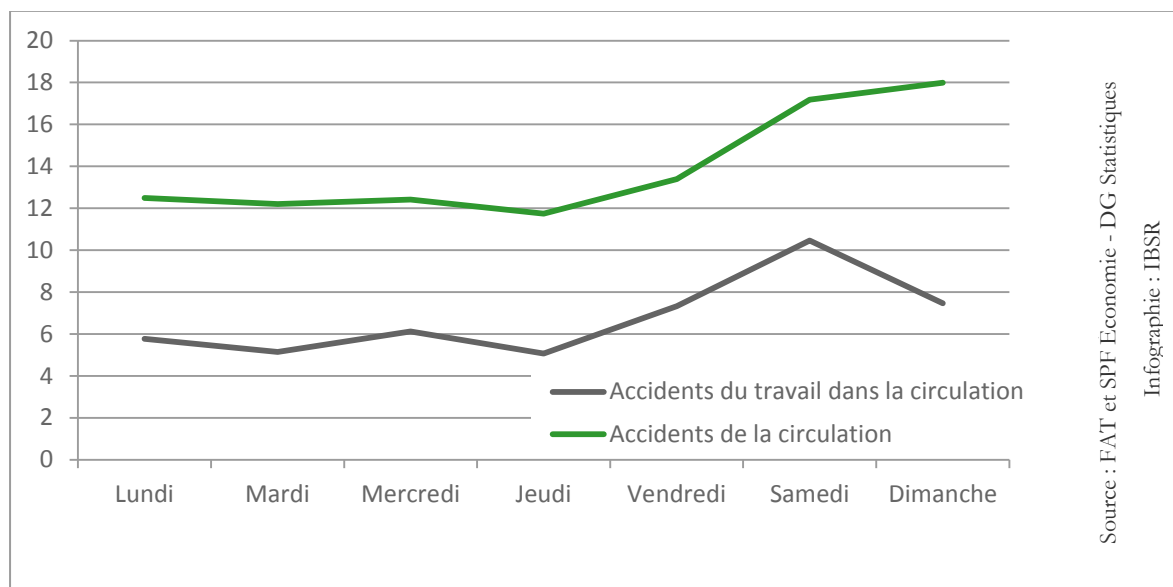
Globalement, le nombre quotidien des victimes d'accident de la circulation reste pratiquement constant, quel que soit le jour de la semaine. Leur nombre est légèrement supérieur le vendredi et légèrement inférieur le lundi et le dimanche ; les écarts relevés ne s'élèvent toutefois qu'à 3 % à peine. S'agissant des accidents du travail dans la circulation, on relève des écarts plus importants (voir Figure 13). La plupart de ces accidents ont lieu au début de la semaine, leur nombre diminuant progressivement jusqu'au vendredi. Le samedi et le dimanche, la proportion de victimes d'accidents du travail dans la circulation baisse sensiblement.

Figure 13: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BG, BL, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) entre les différents jours de la semaine – 2008-2012

¹² Ce tableau ne présente aucune variable « inconnu » bien que cette variable apparaisse dans des tableaux antérieurs « en fonction de la période de la semaine ». Si la date de l'accident apparaît toujours dans les données recueillies par le FAT, il n'en va pas de même de l'heure de sa survenance. En conséquence, nul ne sait si l'accident considéré a eu lieu le jour ou la nuit.

Le nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation augmente du vendredi au dimanche (Figure 14). Cette augmentation indique que les victimes d'accidents survenus pendant le week-end sont plus grièvement blessées. En ce qui concerne les accidents du travail dans la circulation, le nombre de décès pour 1000 victimes augmente aussi le vendredi et le samedi. Les accidents qui ont lieu le samedi ne représentent que 3 % des accidents du travail dans la circulation, mais on relève 10 décès au moins pour 1000 victimes. Les accidents du travail dans la circulation qui ont lieu le samedi sont par conséquent beaucoup plus graves que les autres jours.

Figure 14: Nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) selon les jours de la semaine – 2008-2012



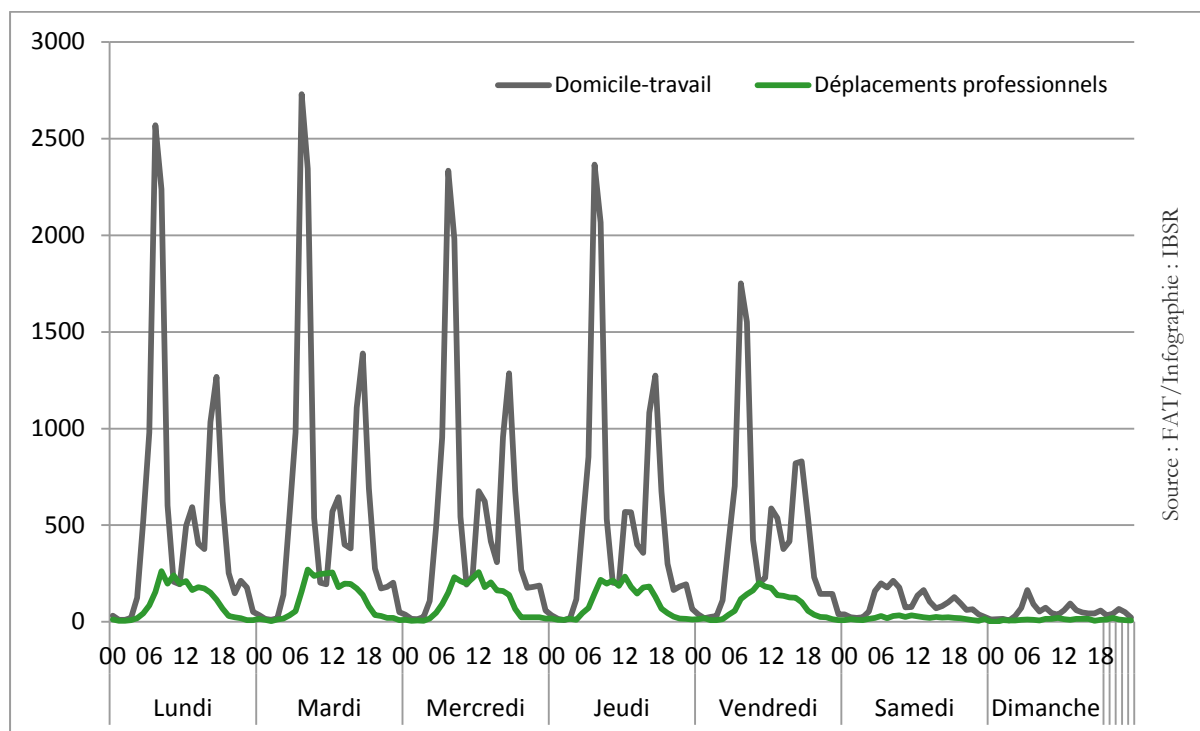
3.2.3.3 Variations selon l'heure

Accidents du travail

Le diagramme ci-après (Figure 15) illustre l'évolution des accidents du travail dans la circulation (accidents domicile-travail et accidents lors de déplacements professionnels respectivement) en fonction des heures et des jours de la semaine. Le nombre des accidents domicile-travail varie considérablement en fonction de l'heure. On distingue clairement trois pics pour chacun des jours de la semaine : le matin entre 7 et 8 h, en milieu de journée entre 12 et 13 h et en fin d'après-midi aux alentours de 17 h. Ces pics correspondent aux heures de pointe de la circulation enregistrées le matin et en fin de journée. Le pic relevé aux environs de midi est vraisemblablement imputable aux personnes dont la période de travail prend fin vers 12 h ou à celles qui abandonnent leur poste de travail à l'heure de midi pour déjeuner ou faire des achats.

La Figure 15 indique clairement que l'évolution des accidents lors de déplacements professionnels au cours de la journée diffère considérablement de celle des accidents domicile-travail : plus proche de l'axe des abscisses, le tracé de la courbe des accidents lors de déplacements professionnels présente des variations moins prononcées. Le matin (6 à 12 h) pourtant, le nombre des accidents lors de déplacements professionnels est aussi élevé voire supérieur à celui des accidents domicile-travail. Cette tendance s'explique par le fait que les déplacements professionnels s'effectuent tout au long de la journée tandis que les déplacements des domicile-travail sont plus concentrés sur certains moments de la journée.

Figure 15: Nombre d'accidents du travail dans la circulation en fonction de l'heure, du jour et de la semaine— 2008-2012

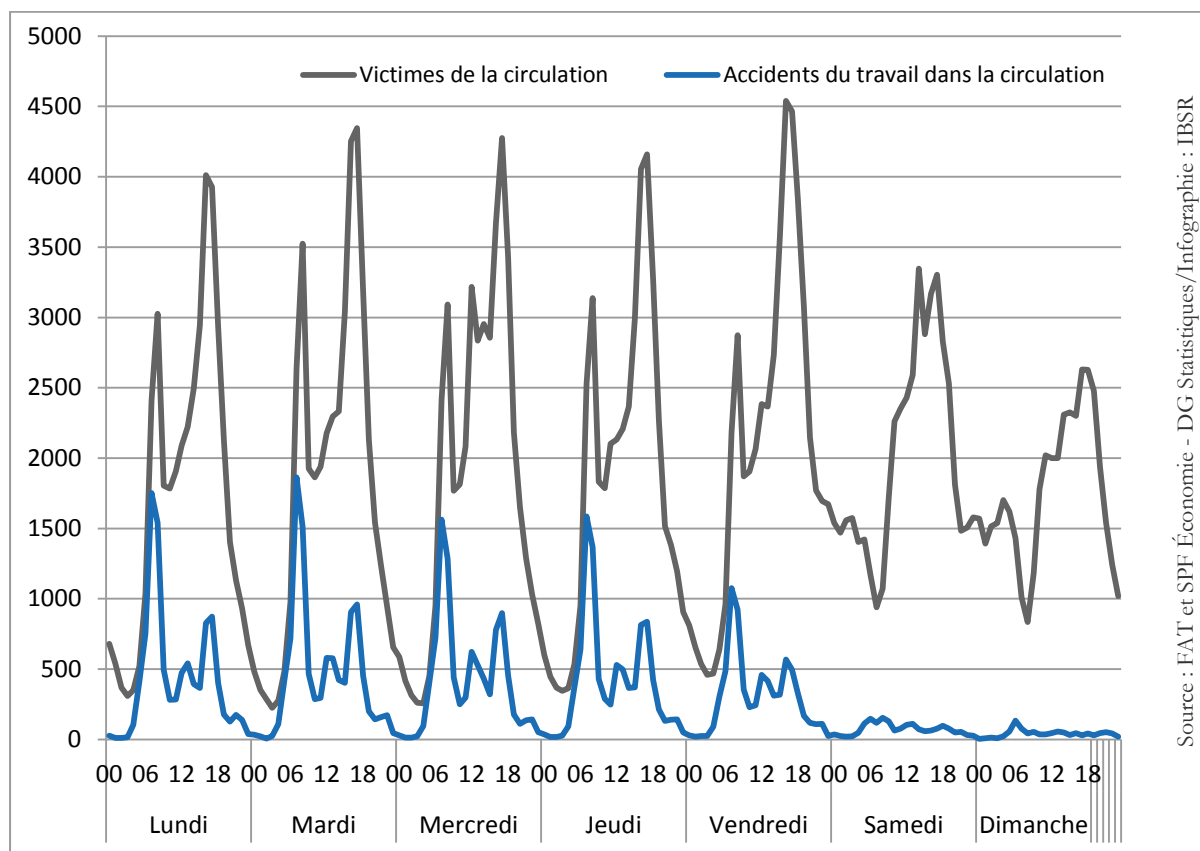


Comparaison avec les victimes d'accidents de la circulation

La Figure 16¹³ illustre l'évolution du nombre des victimes d'accidents de la circulation et d'accidents du travail dans la circulation. Cette figure montre que le nombre des victimes d'accidents de la circulation en général est plus élevé en fin de journée que lors des pics matinaux, tandis que la courbe des accidents du travail dans la circulation suit une évolution inverse. Cette évolution asymétrique est vraisemblablement due au fait qu'un grand nombre de déplacements « à caractère privé » (loisirs, shopping, etc.) s'effectuent le soir plutôt que le matin. De plus, on observe pendant le week-end une baisse beaucoup plus importante du nombre des victimes d'accidents du travail que de celui des victimes d'accidents de la circulation en général.

¹³ Il s'avère par ailleurs que les accidents de la circulation qui surviennent le soir entre le lieu de travail et le domicile sont en règle générale moins souvent considérés comme des « accidents du travail » que les accidents de trajet qui surviennent le matin.

Figure 16: Évolution du nombre des victimes d'accidents de la circulation (blessés légers, graves et décédés 30 jours) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation en fonction de l'heure et du jour de la semaine (IT, IP, AM) – 2008-2012



Source : F.A.T et SPF Économie - DG Statistiques/Infographie : IBSR

3.3 Caractéristiques spatiales des accidents du travail dans la circulation

Les chiffres présentés jusqu'ici concernant l'évolution temporelle des accidents du travail dans la circulation ne tiennent pas compte du volume de l'emploi et de ses variations. Le nombre des personnes actives revêt néanmoins une grande importance pour qui prétend procéder à une analyse comparative des données chiffrées relatives aux accidents du travail pour différents groupes (p. ex. classes d'âge, sexe, etc.). Il n'y a pas forcément un lien direct entre le nombre de personnes actives dans une région ou une province donnée et le nombre d'accidents du travail dans la circulation qui s'y produisent (une personne vivant dans une région ou une province donnée est susceptible d'être impliquée, lors de déplacements professionnels ou sur le trajet entre son domicile et son lieu de travail, dans un accident de la circulation survenant dans une autre région ou province). Toutefois, on peut logiquement s'attendre à ce que le nombre des accidents et des victimes sera inmanquablement supérieur pour les groupes dont le taux d'emploi est élevé. Etant donné que le nombre des personnes actives varie considérablement d'une région ou d'une province à l'autre, nous avons choisi d'en tenir compte pour examiner la répartition géographique des accidents du travail dans la circulation. Dans la section suivante, les analyses des données relatives aux accidents du travail et de la circulation survenus dans les différentes régions et provinces sont complétées de calculs du nombre des accidents du travail pour 1000 personnes actives, une source d'informations utile. À cette fin, nous utiliserons la classification et les données chiffrées fournies par l'Office National de Sécurité Sociale (<http://www.onssrszlszss.fgov.be>).

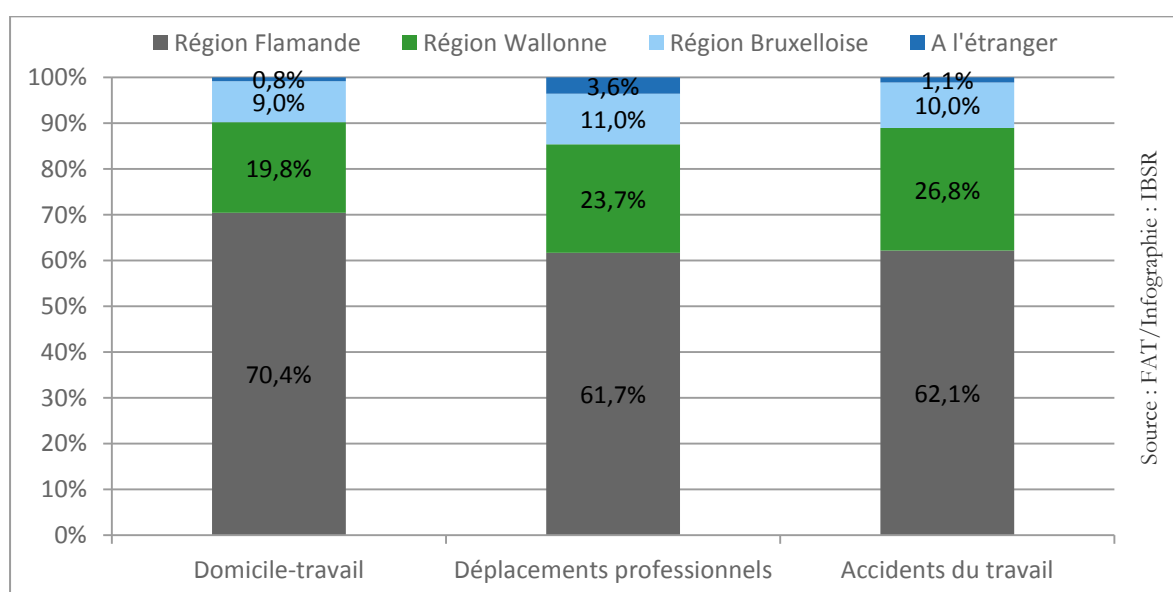
3.3.1 Répartition selon les régions

Accidents du travail

Près des trois quarts (69,0 %) des accidents du travail dans la circulation ont eu lieu en Flandre. 20,4 % se sont produits en Wallonie, et 9,3 % dans la région de Bruxelles-Capitale. Quelques-uns des accidents enregistrés dans la banque de données du FAT (1,3 %) sont survenus à l'étranger.

La répartition des accidents domicile-travail et des accidents lors de déplacements professionnels entre les trois régions se caractérise par une distribution comparable (Figure 17). Des trois régions du pays, la région flamande est celle qui compte le plus grand nombre d'accidents domicile-travail et d'accidents lors de déplacements professionnels. Cette observation tient aussi bien au nombre plus élevé d'habitants qu'à l'importance de la population active et à la localisation des entreprises. S'agissant des accidents du travail en général, on observe une répartition comparable.

Figure 17: Répartition des accidents du travail dans la circulation sur les trois régions et à l'étranger¹⁴ - 2008-2012



La gravité des lésions corporelles varie en fonction de la région où surviennent les accidents (Tableau 12). Ainsi, les accidents qui se produisent en Région flamande sont moins graves que ceux qui ont lieu en Région wallonne ou dans la Région de Bruxelles-Capitale. Cette constatation s'applique aussi bien aux accidents domicile-travail qu'aux accidents lors de déplacements professionnels (Figure 18 ; Tableaux 13 et 14).

Il s'avère de surcroît que les conséquences d'accidents survenus à l'étranger sont nettement plus graves que celles d'accidents arrivés en Belgique. Cette différence est surtout due aux accidents lors de déplacements professionnels (le degré de gravité des accidents domicile-travail n'étant pas plus élevé à l'étranger) et est vraisemblablement liée à la nature de la profession exercée et au type de véhicule (camion).

¹⁴ Des accidents du travail ordinaires peuvent également avoir lieu sur un bateau.

Figure 18: Gravité des accidents du travail dans la circulation en fonction de la région et du motif de déplacement – 2008-2012

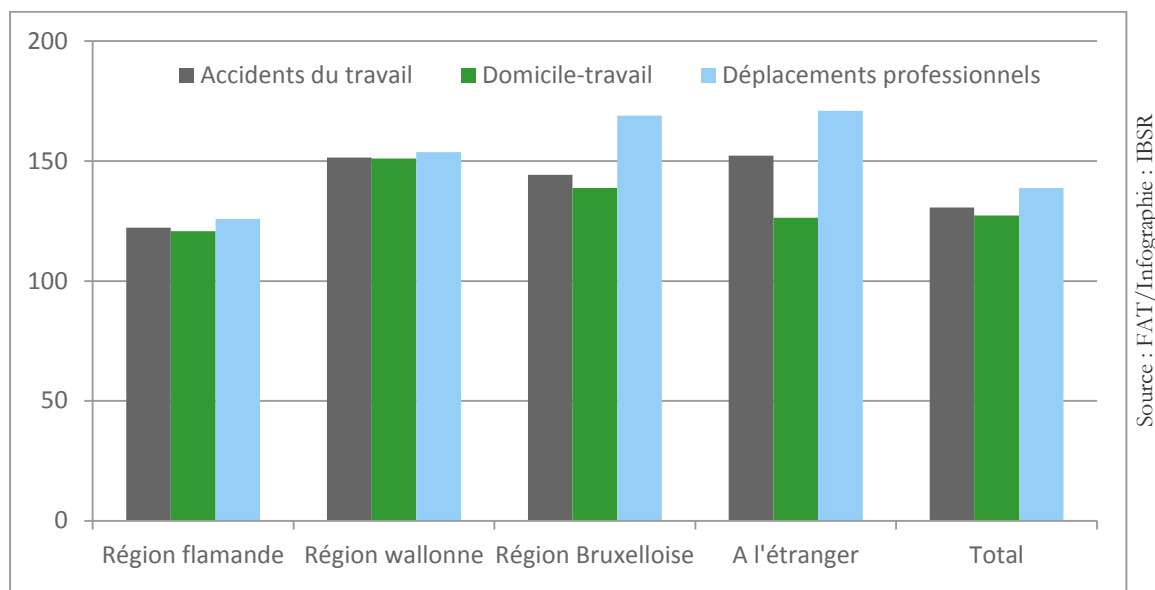


Tableau 12: Conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction de la région – 2008-2012

	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Région flamande	20533	36,7%	28606	51,1%	6660	11,9%	186	0,3%	55985	100%	122,3
Région wallonne	5118	30,9%	8915	53,9%	2385	14,4%	121	0,7%	16539	100%	151,5
Région Bruxelloise	3076	40,7%	3392	44,9%	1079	14,3%	11	0,1%	7558	100%	144,2
Étranger	397	39,8%	449	45,0%	134	13,4%	18	1,8%	998	100%	152,3
Total	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Source : FAT/Infographie : IBSR

La présente étude a d'ores et déjà révélé que les accidents lors de déplacements professionnels sont généralement plus graves que les accidents domicile-travail (cfr Tableau 2, p. 14). Toutefois, ce n'est pas le cas si l'on examine les accidents survenus en Région flamande; où le niveau de gravité de ces deux types d'accidents est à peu près le même. La gravité des conséquences d'accidents survenus à l'étranger et dans la Région de Bruxelles-Capitale est plus élevée pour les accidents lors de déplacements professionnels que pour les accidents domicile-travail. En ce qui concerne les accidents qui se produisent à l'étranger, leur gravité ne s'élève qu'à 126,4 unités sur le trajet entre le domicile et le lieu de travail contre 171 unités en cas de déplacement professionnel.

Tableau 13: Conséquences des accidents domicile-travail en fonction de la région – 2008-2012

Domicile-travail	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Région flamande	17669	36,8%	24478	51,0%	5696	11,9%	144	0,3%	47987	100%	120,8
Région wallonne	4160	30,9%	7271	54,0%	1945	14,4%	88	0,7%	13464	100%	151,1
Région Bruxelloise	2536	41,4%	2747	44,8%	841	13,7%	8	0,1%	6132	100%	138,8
Étranger	226	42,2%	237	44,2%	68	12,7%	5	0,9%	536	100%	126,4
Total	24591	36,1%	34733	51,0%	8550	12,6%	245	0,4%	68119	100%	127,3

Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 14: Conséquences des accidents lors de déplacements professionnels en fonction de la région – 2008-2012

Déplacements professionnels	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Région flamande	2864	35,8%	4128	51,6%	964	12,1%	42	0,5%	7998	100%	125,8
Région wallonne	958	31,2%	1644	53,5%	440	14,3%	33	1,1%	3075	100%	153,8
Région Bruxelloise	540	37,9%	645	45,2%	238	16,7%	3	0,2%	1426	100%	169,0
Étranger	171	37,0%	212	45,9%	66	14,3%	13	2,8%	462	100%	171,0
Total	4533	35,0%	6629	51,1%	1708	13,2%	91	0,7%	12961	100%	138,8

Relation avec le nombre des personnes actives (2010-2012)

Le tableau ci-après répertorie, pour les trois régions du pays, le nombre des accidents du travail dans la circulation pour 1000 personnes actives entre 2010 et 2012. Nous observons que le taux de salariés impliqués dans un accident est plus élevé en Région flamande qu'en Région wallonne ; ce qui est en phase avec les résultats de l'analyse des données « brutes » relatives aux accidents du travail pour les trois régions.

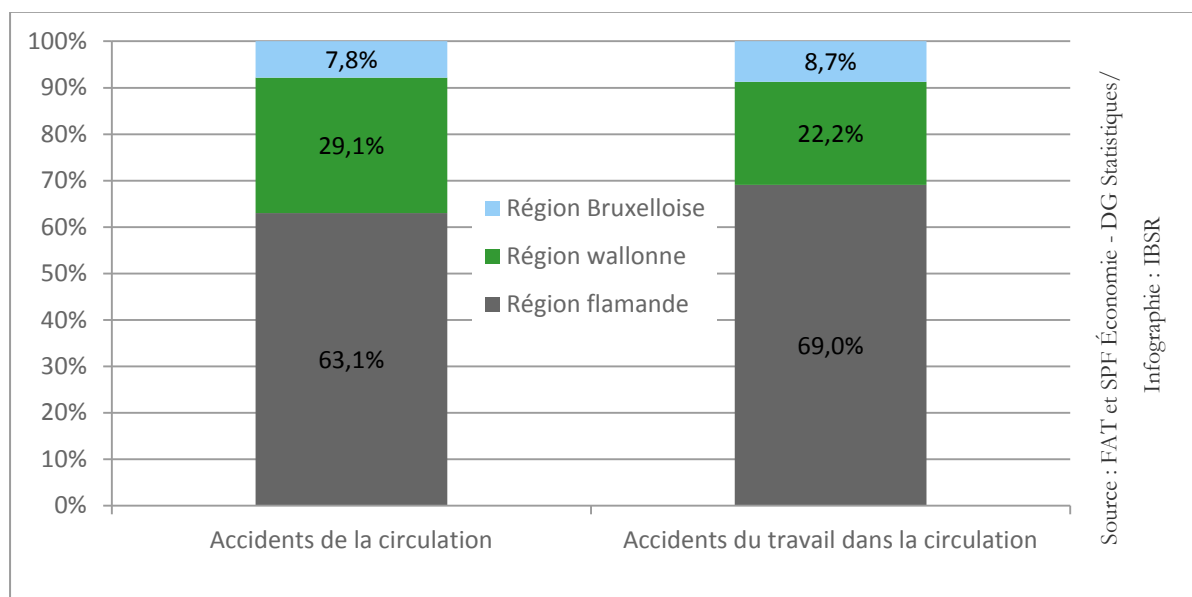
Tableau 15: Nombre d'accidents du travail dans la circulation par 1000 personnes actives selon la région – 2010-2012

	Accidents du travail dans la circulation en 2010-2012	Nombre des personnes actives en 2010-2012	Nombre d'accidents du travail dans la circulation pour 1000 personnes
Région flamande	32988	5179806,5	6,4
Région wallonne	9350	2172286,8	4,3
Région de Bruxelles-Capitale	4193	664293,5	6,3
Total	46531	8016386,8	5,8

Comparaison avec les victimes d'accidents de la circulation¹⁵

La Figure 19 rend compte de la répartition entre les trois régions des victimes d'accidents de la circulation en comparaison avec les victimes d'accidents du travail dans la circulation. Dans ces deux catégories, les accidents survenus en Région flamande et à Bruxelles-Capitale ont respectivement fait le plus et le moins de victimes. En Région wallonne, le pourcentage du total des victimes d'accidents de la circulation s'élève à 29,1 % contre 22,2 % à peine pour celui des victimes d'accidents du travail dans la circulation. Cette différence pourrait être due au ralentissement plus accusé de l'activité économique ainsi qu'au recours à d'autres formes de mobilité (par exemple : utilisation accrue des transports publics) en Région wallonne.

Figure 19: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, DO) entre les trois régions – 2008-2012

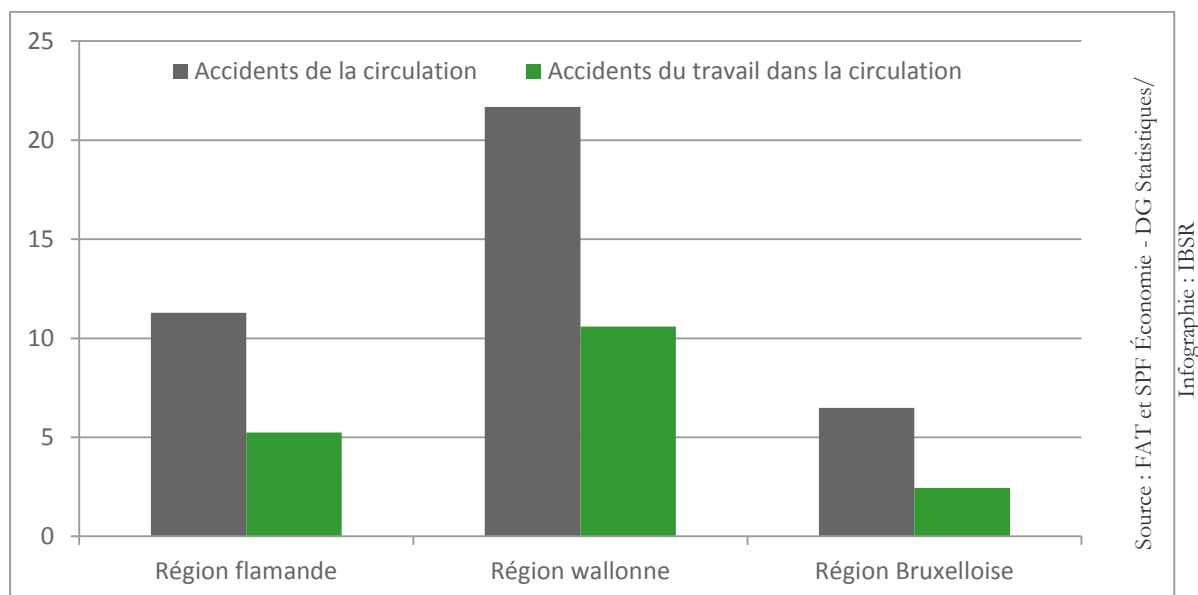


La Figure 20 ci-après rend compte du nombre de décès pour 1000 victimes. Il en ressort surtout que le nombre de décès à déplorer est relativement plus élevé en Wallonie qu'en Flandre ou à Bruxelles. L'analyse des données présentées en valeur absolue et se rapportant aux accidents mortels du travail dans la circulation confirme cette observation (Tableau 12, p.33).

En règle générale, le nombre de décès pour 1000 victimes est près de deux fois plus élevé lorsqu'on compare les données relatives aux accidents de la circulation en général avec celles relatives aux accidents du travail.

¹⁵ Lors de cette analyse comparative, les victimes d'accidents du travail dans la circulation survenus à l'étranger n'ont pas été prises en considération.

Figure 20: Nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) dans les trois régions– 2008-2012

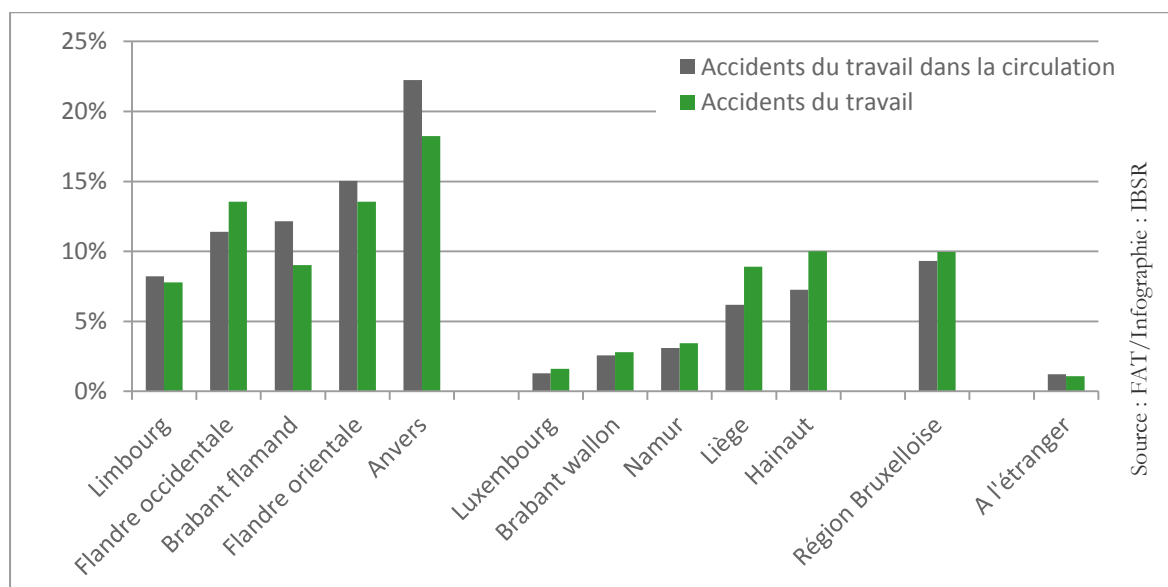


3.3.2 Répartition selon les provinces

Accidents du travail

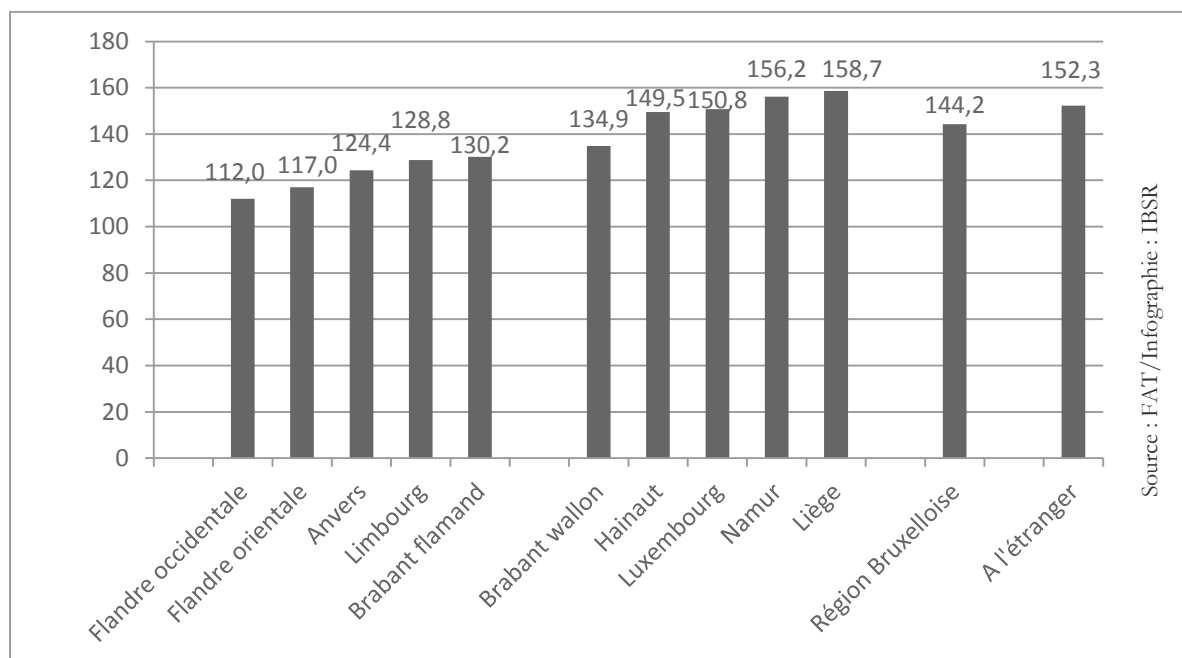
La Figure 21 illustre la répartition par province des accidents du travail dans la circulation. Elle confirme non seulement que la majorité de ces accidents se produisent en Flandre, mais aussi que de toutes les provinces belges, la province d'Anvers est celle où l'on déplore le plus grand nombre de ces accidents. En revanche, les provinces de Luxembourg, du Brabant wallon et de Namur sont celles où l'on enregistre le moins d'accidents du travail dans la circulation. Dans la suite de cette section, ces données sont mises en relation avec le nombre de personnes actives par province.

Figure 21: Répartition des accidents du travail dans la circulation et des accidents du travail suivant la province – 2008-2012



Bien que le pourcentage d'accidents du travail dans la circulation soit, proportionnellement parlant, supérieur à Anvers, le degré de gravité de ces accidents n'est pas le plus élevé (Figure 22). Dans les provinces wallonnes, le taux d'accidents est proportionnellement inférieur, mais leur degré de gravité est plus élevé.

Figure 22: Gravité des accidents du travail dans la circulation selon la province – 2008-2012

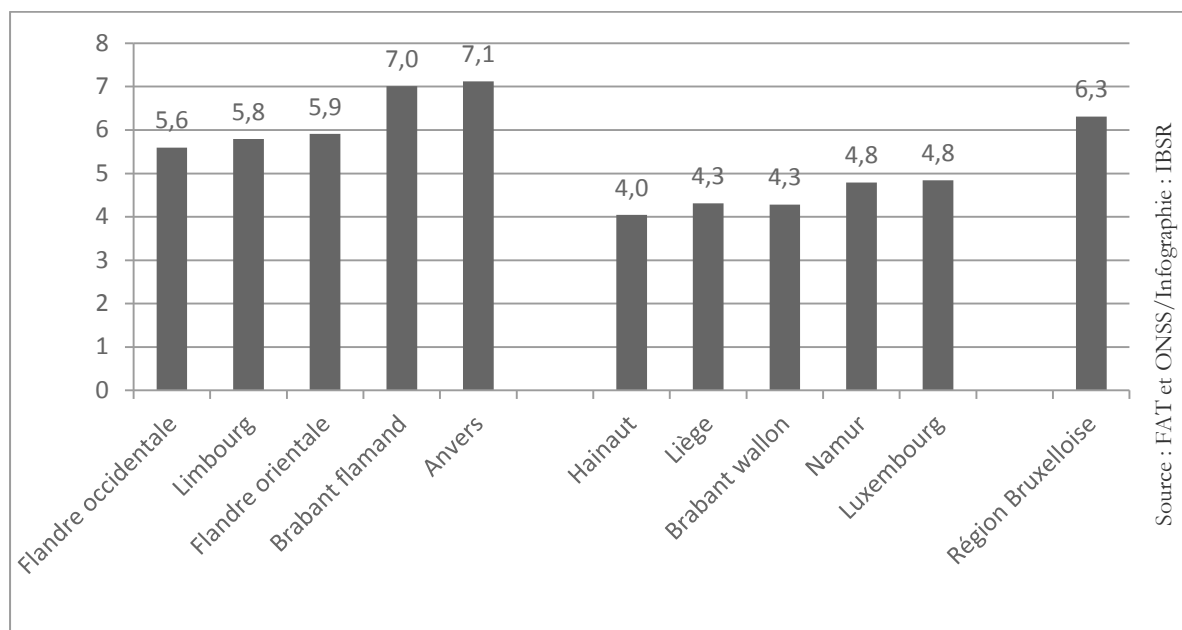


Relation avec le nombre des personnes actives (2010-2012)

Il est également intéressant de comparer par province les données relatives aux accidents du travail dans la circulation pour 1000 personnes actives. Lorsqu'on examine les provinces flamandes, c'est en Flandre orientale que l'on relève l'écart le plus important : alors que le pourcentage d'accidents du travail dans la circulation est important dans cette province (Figure 21), le nombre d'accidents par 1000 personnes actives est relativement moins élevé que celui observé dans les autres provinces flamandes (à l'exception du Limbourg),.

L'inverse est vrai pour la province de Namur ; le pourcentages d'accidents du travail dans la circulation y est relativement faible, mais c'est aussi dans cette province que l'on relève le plus grand nombre d'accidents pour 1000 personnes actives en comparaison avec les autres provinces wallonnes (les différences entre provinces étant cependant peu importantes).

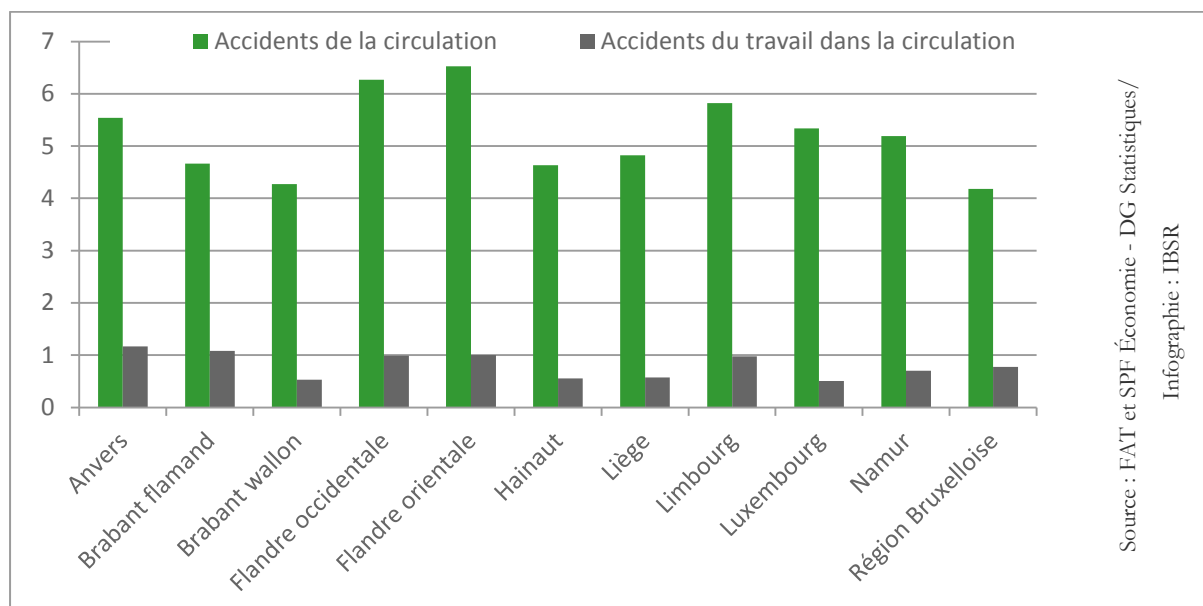
Figure 23: Nombre d'accidents du travail dans la circulation pour 1000 personnes actives selon la province – 2010-2012



Comparaison avec les victimes d'accidents de la circulation

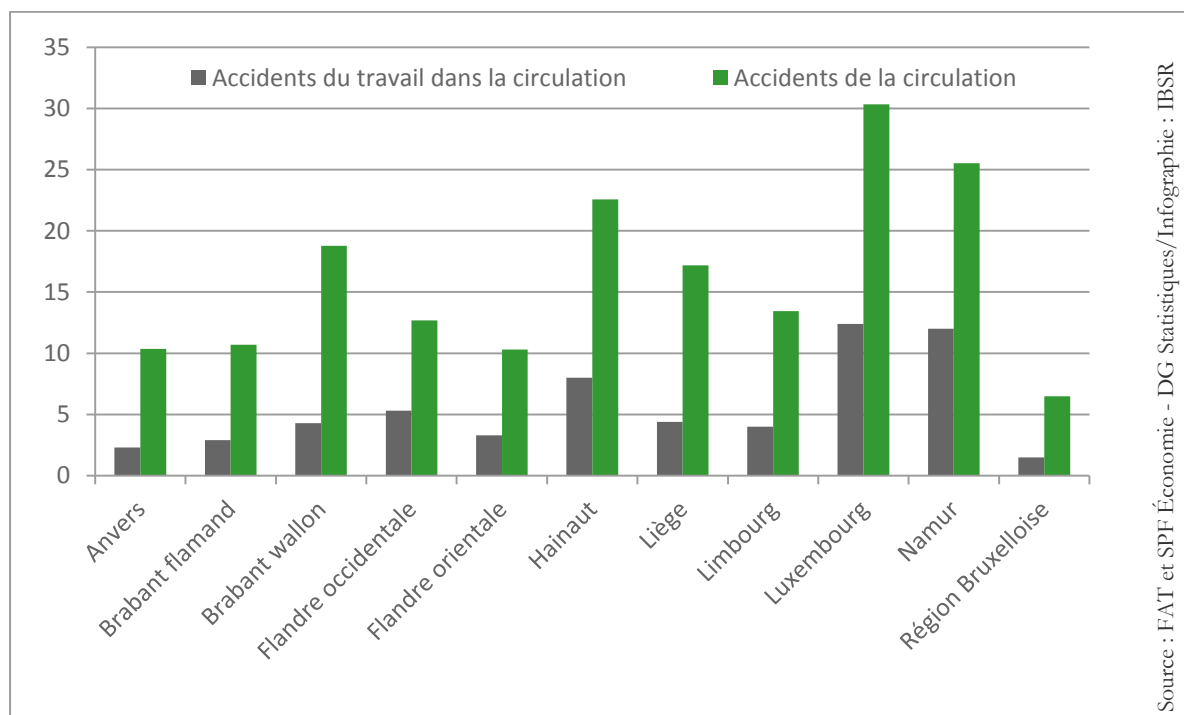
La figure ci-après illustre la répartition du total des victimes d'accidents de la circulation et des victimes d'accidents du travail dans la circulation sur les différentes provinces belges. Le graphique montre que les provinces caractérisées par une proportion plus importante de victimes d'accidents de la circulation sont aussi celles où les pourcentages de victimes d'accidents du travail dans la circulation sont les plus élevés (Flandre occidentale et Flandre orientale, Limbourg et Bruxelles). En outre, dans certaines provinces, la proportion des victimes d'accidents de la circulation est nettement supérieure à celle des victimes d'accidents du travail dans la circulation. Il s'agit des provinces wallonnes (à l'exception du Brabant wallon où l'écart relevé est moins prononcé). Les provinces d'Anvers et du Brabant flamand sont « atypiques » dans le sens où ces dernières présentent une proportion élevée de victimes d'accidents du travail dans la circulation, mais un taux plus modeste de victimes d'accidents de la circulation.

Figure 24: Répartition des victimes d'accidents dans la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) par 1000 habitants sur les différentes provinces – 2008-2012



Dans toutes les provinces ainsi que dans la Région de Bruxelles-Capitale, le nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation est supérieur au nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (Figure 25). Bien que le nombre des victimes d'accidents du travail dans la circulation soit important dans les provinces flamandes, nous observons que le nombre des victimes décédées à la suite de ces accidents est le moins élevé.

Figure 25: Nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) selon la province– 2008-2012



3.4 Caractéristiques des victimes d'accidents de la circulation liés au travail

3.4.1 Sexe

Accidents du travail

Les hommes sont plus souvent impliqués que les femmes dans des accidents du travail dans la circulation (Tableau 16). Toutefois, le fait qu'à l'heure actuelle la population active compte près de 400 000 hommes de plus que de femmes (SPF Économie - DG Statistiques) explique en partie cet écart. Pour procéder à une analyse comparative plus précise du nombre des accidents du travail dans la circulation chez les hommes et les femmes, nous devons également tenir compte du nombre des salariés par sexe et recourir au nombre d'accidents pour 1000 salariés. En 2012, ce nombre s'élevait à 3,25 chez les hommes et à 3,46 chez les femmes. Le taux d'implication dans un accident du travail dans la circulation est légèrement supérieur chez les salariés de sexe féminin par rapport aux salariés de sexe masculin.

Les accidents du travail dans la circulation impliquant des hommes s'avèrent cependant d'une gravité supérieure (leur degré de gravité atteignant 148,8 chez les hommes contre 110,0 chez les femmes). Dans les tableaux que présente l'annexe A.7., les conséquences des accidents du travail dans la circulation sont répertoriées en fonction du sexe des victimes et du motif de déplacement. Comme précédemment indiqué, les accidents lors de déplacements professionnels sont plus graves que les accidents domicile-travail. Cette différence est essentiellement imputable aux accidents lors de déplacements professionnels dont les hommes sont victimes ; ces accidents sont plus graves que les accidents domicile-travail. Chez les femmes, c'est l'inverse.

Tableau 16: Conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction du sexe de la victime – 2008-2012

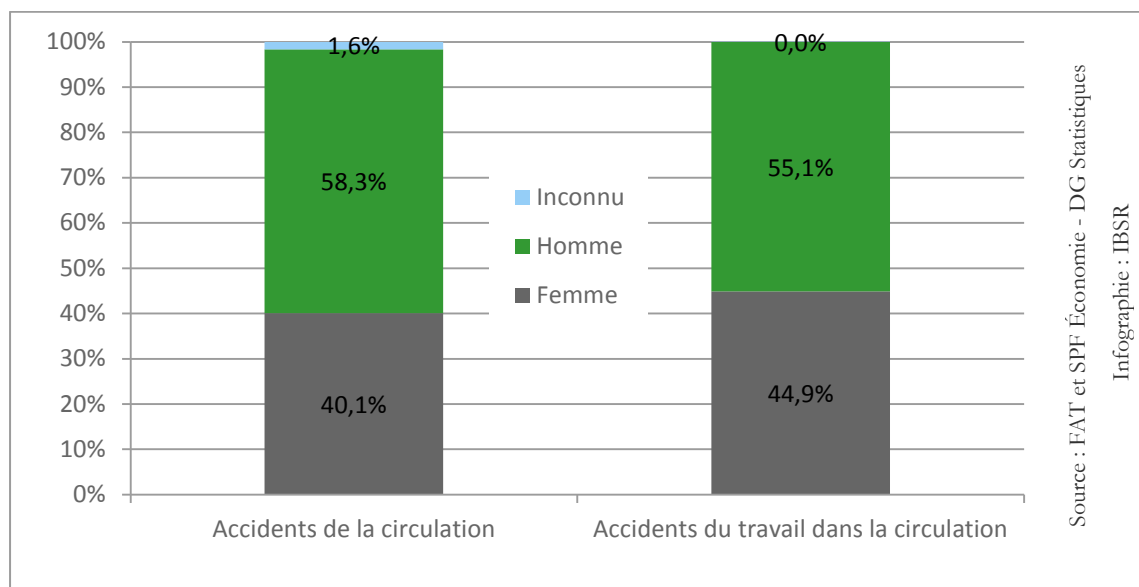
	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Femme	14476	38,3%	19192	50,7%	4108	10,9%	52	0,1%	37828	100%	110,0
Homme	14642	33,9%	22166	51,3%	6150	14,2%	284	0,7%	43242	100%	148,8
Inconnu	6	60,0%	4	40,0%		0,0%		0,0%	10	100%	0,0
Total	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Source : FAT/Infographie : IBSR

Comparaison avec les victimes d'accidents de la circulation

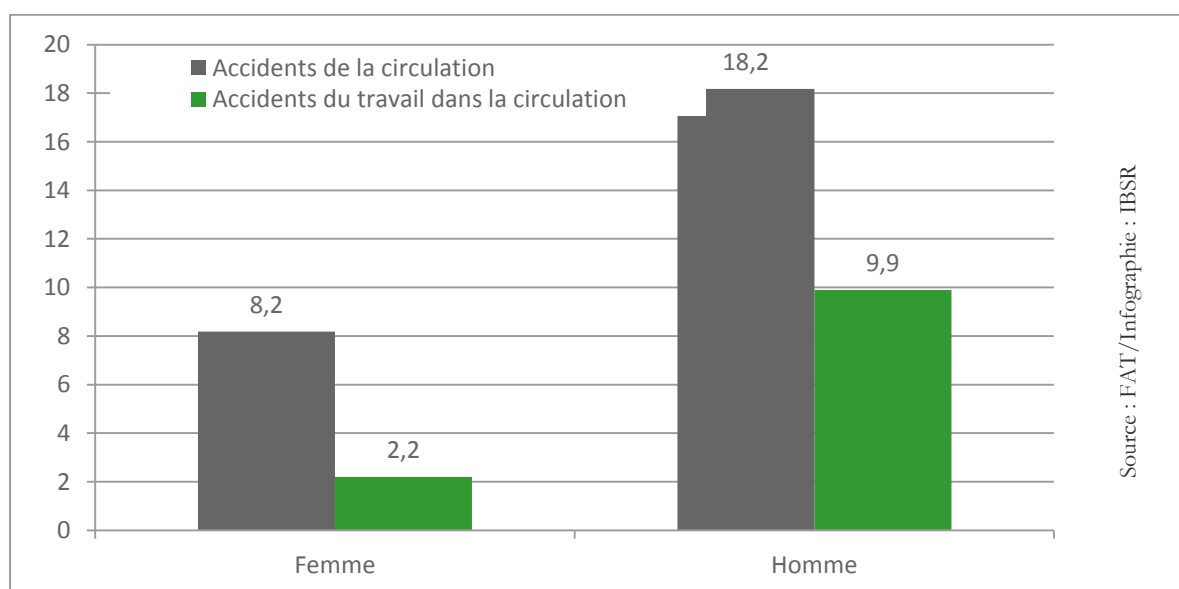
Le pourcentage des victimes d'accidents de la circulation de sexe masculin est proportionnellement plus élevé que celui des victimes d'accidents du travail dans la circulation de sexe masculin, mais l'écart est faible (Figure 26).

Figure 26: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) en fonction de leur sexe – 2008-2012



On constate que, pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation le nombre décès enregistrés chez les hommes est près de 4,5 fois plus élevé que le nombre de décès enregistrés chez les femmes (voir Figure 27). On observe également que le nombre de décès masculins est plus important que celui de décès féminins parmi les victimes d'accidents de la circulation en général, mais le rapport ne dépasse pas dans ce cas 2,2.

Figure 27: Nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG ; D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IM, AM) en fonction du sexe – 2008-2012

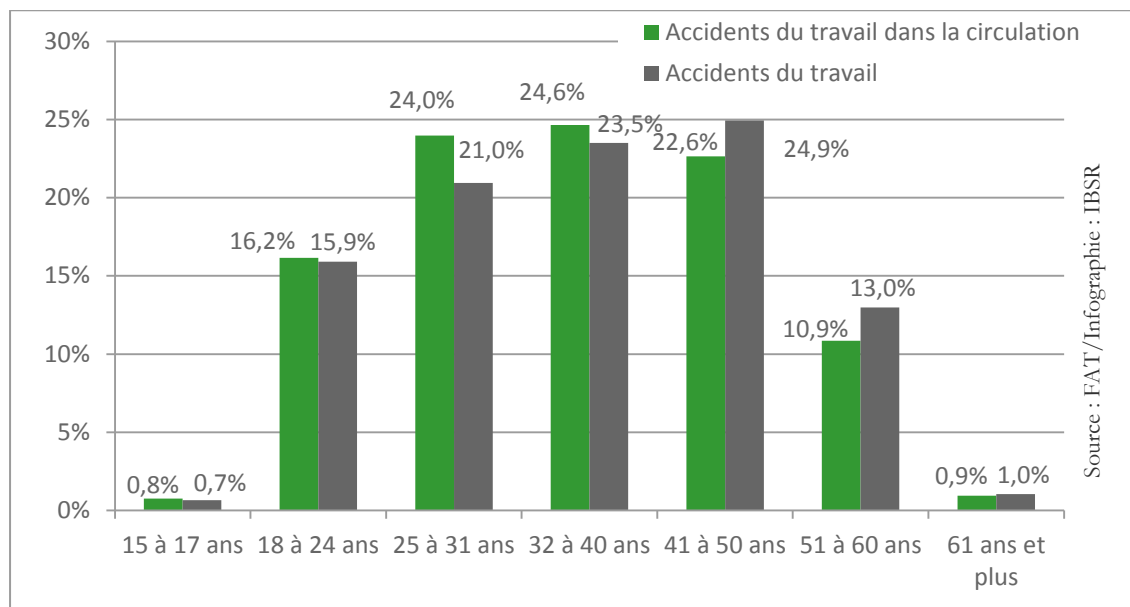


3.4.2 Âge

Accidents du travail

La Figure 28 rend compte de la répartition des accidents du travail dans la circulation en fonction de l'âge des victimes. On constate que la proportion des accidents du travail dans la circulation est supérieure dans les classes d'âge les mieux représentées au sein de la population active.

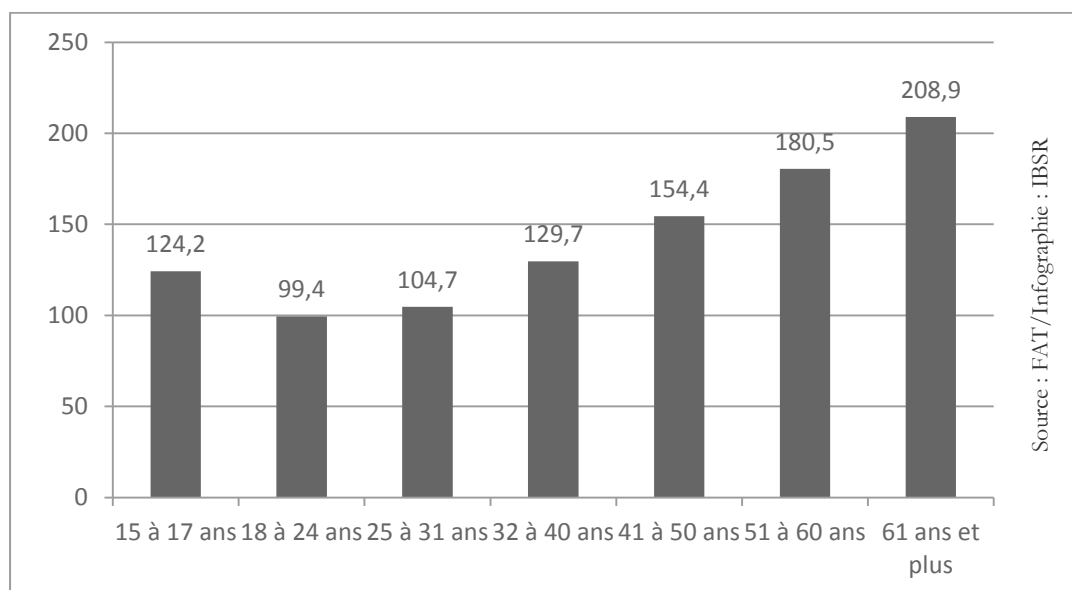
Figure 28: Répartition des accidents du travail et des accidents du travail dans la circulation entre les différentes classes d'âge – 2008-2012



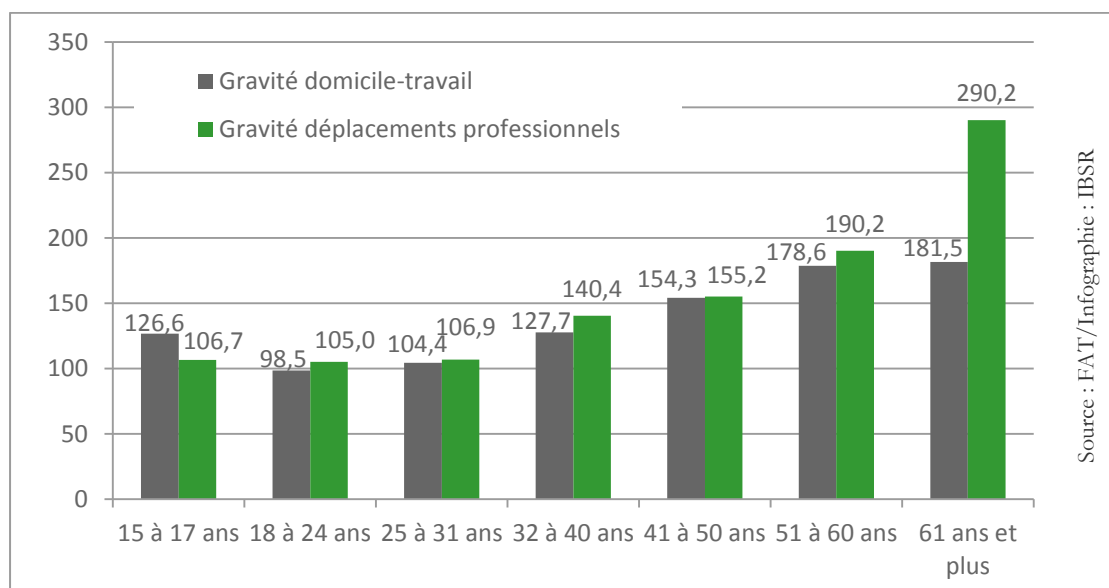
De plus, ce diagramme rend également compte du nombre d'accidents du travail en général. Il en ressort que la répartition des accidents du travail dans la circulation entre les différentes classes d'âge est comparable à celle qui caractérise les accidents du travail en général. La classe d'âge des 25 à 31 ans étant un peu moins représentée et celle des 41 à 50 ans un peu plus représentée chez les victimes d'accidents du travail en général.

Le tableau que présente l'annexe A.8. répertorie les accidents par classe d'âge en fonction de la nature du déplacement. Ce tableau montre que les personnes âgées de 15 à 17 ans sont plus souvent impliquées dans des accidents domicile-travail que les personnes appartenant à d'autres classes d'âge. Par ailleurs, une autre catégorie d'âge se distingue quelque peu des autres. La population plus âgée (personnes âgées de 61 ans ou davantage) est proportionnellement plus impliquée que les autres classes d'âge dans les accidents qui surviennent dans le cadre de déplacements professionnels.

Le degré de gravité augmente nettement avec l'âge (Figure 29). Les accidents du travail dans la circulation dont sont victimes les personnes âgées de 51 à 60 ans représentent à peine 10,9 % de l'ensemble des de ces accidents, mais sur près de 1000 personnes impliquées dans un accident de cette nature, quelque 176 décèdent ou sont atteintes d'une incapacité permanente. Chez les personnes âgées de 61 ans ou plus, ce contraste est encore plus frappant : bien que cette classe d'âge représente moins de 1 % des accidents du travail dans la circulation, les conséquences des accidents concernés sont létales ou permanentes dans 217 cas sur 1000. Chez les jeunes de 15 à 17 ans, le degré de gravité des accidents du travail dans la circulation est également relativement plus élevé que dans les autres classes d'âge. Les jeunes de 15 à 17 ans victimes d'accidents de la circulation sont pour la plupart sous contrat d'apprentissage auprès d'une entreprise.

Figure 29: Gravité des accidents du travail dans la circulation selon l'âge – 2008-2012

Lorsque nous procédons à une analyse comparative entre les accidents domicile-travail et les accidents lors de déplacements professionnels, nous observons que l'évolution de ces deux catégories d'accidents est comparable (Figure 30) dans les différentes classes d'âge en ce qui concerne la gravité. Plus les victimes sont âgées, plus les accidents sont graves. Il s'avère de surcroît que les accidents lors de déplacements professionnels dont les victimes appartiennent à la classe d'âge « 61 ans ou plus » sont beaucoup plus graves que pour les autres classes d'âge. Ils le sont également par rapport aux accidents domicile-travail. Ces tableaux révèlent aussi que la gravité plus importante des accidents dont sont victimes les jeunes âgés de 15 à 17 ans est essentiellement imputable aux accidents survenus lors de déplacements professionnels et ce, en dépit du fait que le nombre des accidents associés à ces déplacements professionnels soit inférieur en comparaison avec les autres classes d'âge.

Figure 30: Gravité des accidents du travail dans la circulation selon l'âge et la nature du déplacement – 2008-2012

Comparaison avec les victimes d'accidents de la circulation

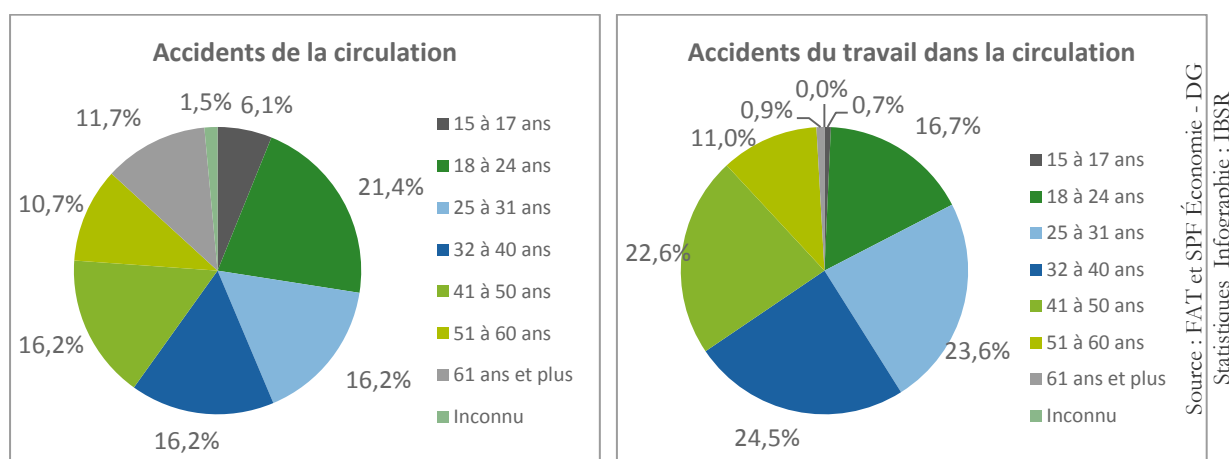
Le Tableau 17 ci-dessous reprend les nombre et pourcentages de victimes de la circulation et d'accidents de travail dans la circulation dans les différentes catégories d'âge. Il apparaît que la plus grande partie des victimes de la circulation est âgée entre 18 et 50 ans. Les victimes d'accidents du travail dans la circulation sont âgées pour la plus grande part de 18 à 60 ans.

Tableau 17: Répartition des victimes d'accidents de la circulation et d'accidents du travail dans la circulation selon l'âge – 2008-2012

	Victimes accidents de la circulation (blessés légers, graves, décédés 30 jours)		Victimes accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM)	
	#	%	#	%
15 à 17 ans	17700	6,1%	620	0,7%
18 à 24 ans	61750	21,4%	13103	16,7%
25 à 31 ans	46797	16,2%	19437	23,6%
32 à 40 ans	46972	16,2%	19986	24,5%
41 à 50 ans	46947	16,2%	18359	22,6%
51 à 60 ans	30860	10,7%	8807	11,0%
61 ans et plus	33956	11,7%	766	0,9%
Inconnu	4244	1,5%	2	0,0%
Total	289225	100%	81080	100%

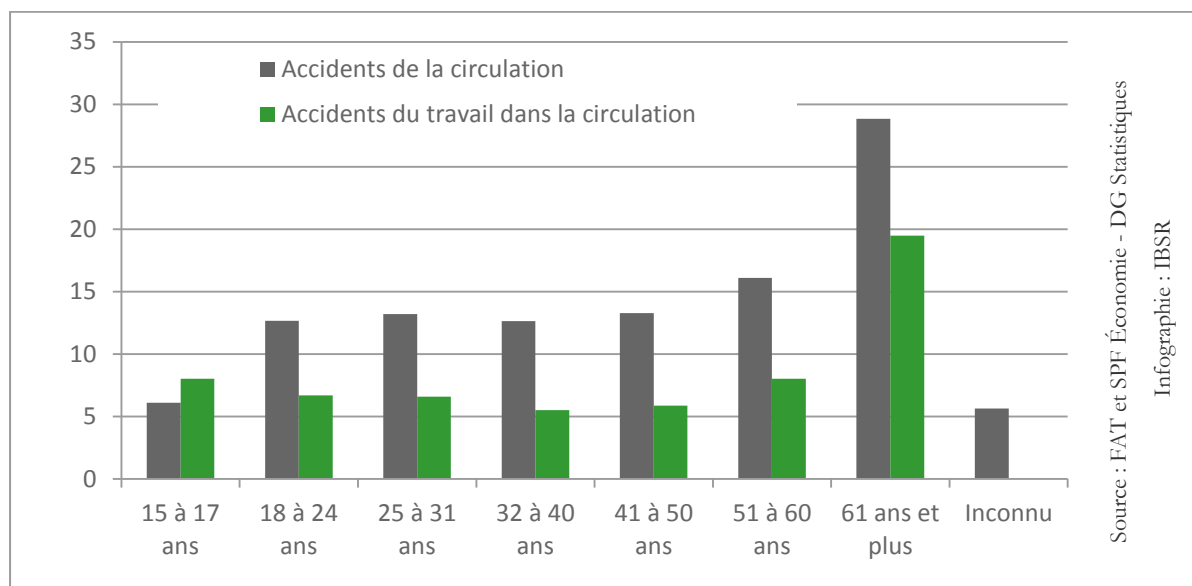
Les jeunes entre 18 et 24 ans sont plus souvent victimes d'accidents de la circulation en général que d'accidents du travail dans la circulation. Les personnes de 61 ans ou plus sont comparativement, plus nombreuses parmi les victimes d'accidents de la circulation en général que d'accidents du travail dans la circulation. Cela apparaît également dans la Figure 31 ci-dessous. Ceci s'explique en grande partie par le fait qu'une partie importante des personnes de cet âge ne font pas encore/plus actifs économiquement.

Figure 31: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) entre les différentes classes d'âge – 2008-2012



Si nous procédons à une analyse comparative du nombre de décès sur 1000 victimes d'accidents (circulation et accidents du travail dans la circulation), nous observons peu de variations entre 18 et 60 ans : les accidents de la circulation génèrent dans chaque cas plus de décès que les accidents du travail dans la circulation. Dans les classes d'âge les plus jeunes et les plus âgées toutefois, cette différence est moins importante. En outre, le nombre de décès pour 1000 victimes est très supérieur à partir de 60 ans.

Figure 32: Nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) par classe d'âge – 2008-2012

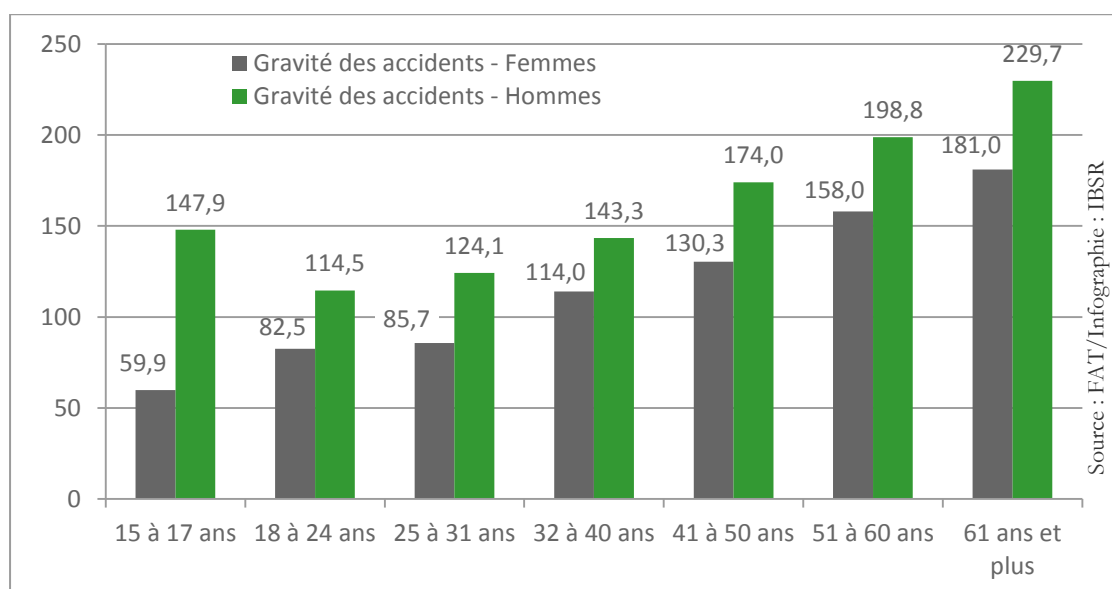


3.4.3 Sexe et âge

Accidents du travail

Quelle que soit la classe d'âge considérée, la gravité des accidents dont les hommes sont victimes est supérieure (144,8) à celle des accidents dont les femmes sont victimes (109,2). Il s'agit d'une différence générale, mais qui est relativement plus prononcée chez les jeunes (15 à 17 ans) et chez les personnes âgées (61 ans ou plus) que dans les autres classes d'âge.

Figure 33: Gravité des accidents du travail dans la circulation en fonction du sexe et de l'âge des victimes – 2008-2012



Relation avec le nombre des personnes actives (2010-2012)

La plupart des chiffres présentés jusqu'ici ne tiennent aucun compte du volume de l'emploi. Étant donné que le nombre des salariés varie considérablement en fonction du sexe et de la classe d'âge (voir Tableau 18), il n'est pas possible de déterminer, sur la base de données chiffrées présentées en valeur absolue, dans

quelle mesure le risque d'accidents (graves) du travail diffère d'une classe d'âge et d'un sexe à l'autre. Pour procéder à une évaluation raisonnable de ce risque, nous devons tenir compte du nombre de personnes actives. À cette fin, nous utiliserons les données chiffrées fournies par l'ONSS.

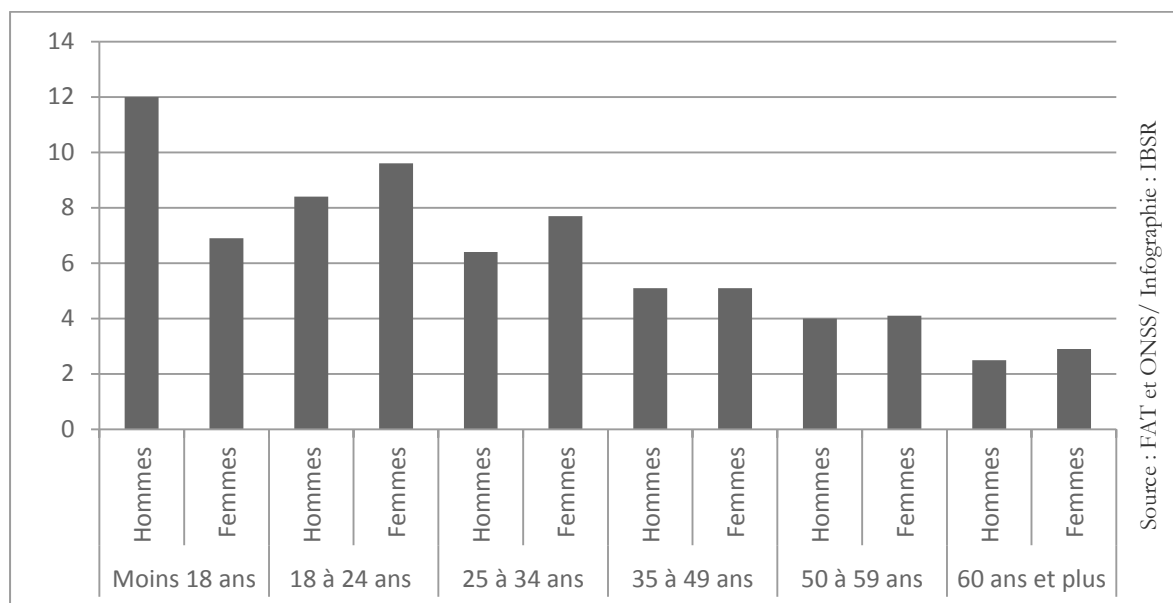
Tableau 18: Nombre d'accidents du travail dans la circulation par 1000 personnes actives – 2008-2012

		Accidents du travail dans la circulation en 2012	Nombre des personnes actives en 2012	Nombre d'accident du travail dans la circulation pour 1000 personnes actives
Hommes	Moins de 18 ans	251	20858	12,0
Hommes	18 à 24 ans	3862	458089	8,4
Hommes	25 à 34 ans	7758	1205249	6,4
Hommes	35 à 49 ans	9316	1828298	5,1
Hommes	50 à 59 ans	3386	855985	4,0
Hommes	60 ans et plus	382	153222	2,5
Total hommes		24955	4521700	5,5
Femmes	Moins de 18 ans	95	13692	6,9
Femmes	18 à 24 ans	3464	359636	9,6
Femmes	25 à 34 ans	7692	1003275	7,7
Femmes	35 à 49 ans	7833	1541940	5,1
Femmes	50 à 59 ans	2771	673902	4,1
Femmes	60 ans et plus	279	95846	2,9
Total femmes		22134	3688290	6,0

Source : FAT et ONSS/Infographie : IBSR

Lors de l'évaluation du nombre d'accidents du travail dans la circulation par millier de salariés (2010-2012, Figure 34) nous constatons qu'ils sont le plus fréquents chez les hommes âgés entre 15 et 24 ans. On observe également une augmentation de l'implication des femmes dans les accidents du travail dans la circulation pour la catégorie d'âge 18-24 en comparaison avec les autres. Sur base du Tableau 18 on peut par ailleurs conclure que la différence entre le nombre d'hommes et de femmes impliqués dans des accidents du travail dans la circulation par 1000 travailleurs n'est pas importante pour les autres catégories d'âge. De manière générale, on peut conclure que l'on tend de moins en moins à être impliqué dans un accident du travail dans la circulation avec l'âge.

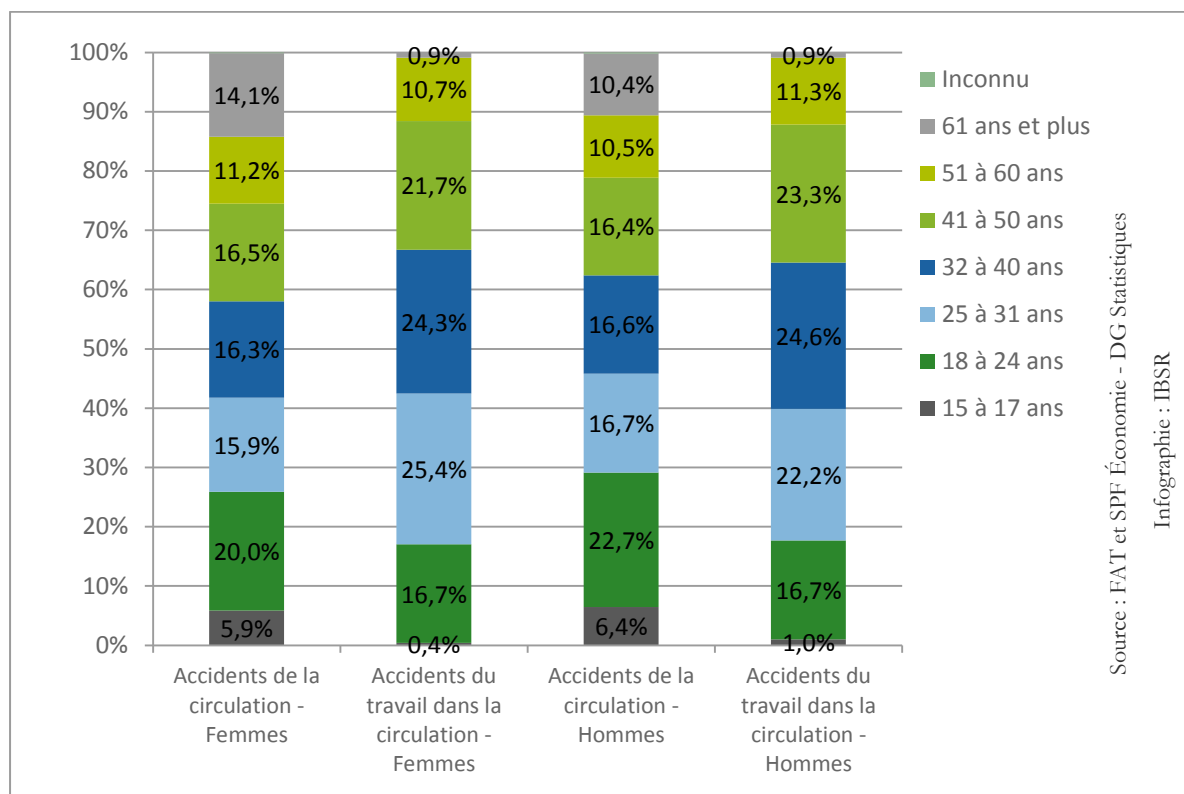
Figure 34: Nombre d'accidents du travail dans la circulation pour 1000 personnes actives en fonction du sexe et de l'âge – 2010-2012



Comparaison avec les victimes d'accidents de la circulation

Si l'on compare la répartition du nombre total de victimes d'accidents de la circulation et d'accident du travail dans la circulation en fonction du sexe et de l'âge, on observe des distributions comparables. Chez les hommes comme chez les femmes, le nombre des victimes âgées de 61 ans ou plus est relativement plus élevé dans les accidents de la circulation en général que pour les accidents du travail dans la circulation. Il en va de même chez les jeunes âgés de 15 à 17 ans. On constate sans surprise concernant les victimes d'accidents du travail dans la circulation que ce sont les classes d'âge 25–31 ans, 32-40 ans et 41-50 ans qui sont les mieux représentées. Lorsque nous nous penchons sur les écarts entre les hommes et les femmes, nous ne relevons pas de différence significative.

Figure 35: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) selon l'âge et le sexe – 2008-2012



3.5 Agent matériel lié à la déviation

3.5.1 Résultats globaux

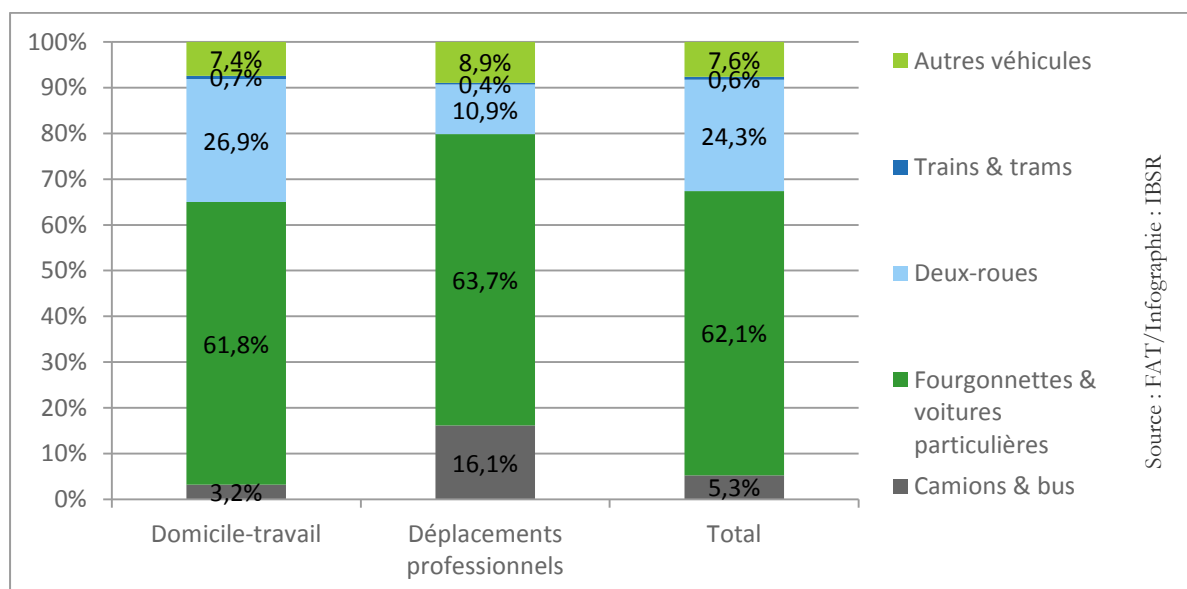
Les données recueillies par le FAT ne livrent que peu d'informations quant au(x) véhicule(s) impliqué(s) dans les accidents et surtout quant à leur utilisation par la victime enregistrée. Comme le formulaire de déclaration des accidents du travail n'est pas spécialement conçu pour l'enregistrement des accidents de la circulation, il ne comporte aucune rubrique spécifique vouée au moyen de transport utilisé par la victime (sans parler de celui employé par d'éventuelles autres parties impliquées dans l'accident). Des informations sont toutefois recueillies concernant « l'agent matériel lié au dernier événement anormal ayant provoqué l'accident ».

L'analyse des données basées sur cette rubrique révèle que l'agent matériel lié à la déviation était un véhicule pour 61 294 des 81 080 accidents définis comme « accidents de la circulation » (76%). Il en résulte que quelques 19 786 accidents n'ont pas été assimilés à des accidents pour lesquels l'agent matériel aurait été un véhicule, mais néanmoins classés comme des accidents de la circulation. C'est le cas, par exemple, en cas d'accident provoqué par le verglas, etc. Ce dernier type d'accident n'a pas été pris en considération dans cette partie du rapport. Toutefois, étant donné que les constats que nous avons faits dans cette section concernent les trois quarts des accidents du travail dans la circulation cela ne devrait pas nuire à la qualité de l'analyse.

Par ailleurs, le véhicule répertorié comme agent matériel peut très bien être celui utilisé par la victime au moment de l'accident comme celui d'une autre personne avec laquelle la victime serait entrée en collision. Il est par exemple possible qu'un salarié soit victime d'un accident de la circulation impliquant un camion sans en être pour autant le chauffeur. Nous avons utilisé la variable « agent matériel » pour recueillir des informations indirectes concernant le moyen de transport impliqué dans l'accident. Toutefois, nous avons choisi de ne pas comparer les données relatives aux accidents de la circulation et aux accidents du travail en fonction du moyen de transport impliqué étant donné la nature indirecte de cette information.

La Figure 36 illustre la répartition des accidents du travail dans la circulation en fonction de l'agent matériel lié à la déviation. Nous faisons également la distinction entre les déplacements professionnels et les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Comme on peut le voir, des fourgonnettes et voitures particulières sont impliquées dans plus de 60 % de l'ensemble des accidents du travail dans la circulation.

Figure 36: Répartition des accidents du travail dans la circulation en fonction l'agent matériel et du motif de déplacement – 2008-2012



En outre, le deux-roues (deux-roues motorisés et vélos) est désigné comme agent matériel lié à la déviation dans un grand nombre des accidents recensés. Encore une fois, cela ne signifie pas nécessairement que les personnes victimes de ces accidents utilisaient un deux-roues comme mode de transport. Toutefois, on notera que le nombre de ce type d'accidents atteint un peu plus d'un quart des accidents pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et est près de trois fois plus élevé que dans le cas des accidents pendant les déplacements professionnels. Il y a donc vraisemblablement une correspondance – certes imparfaite – à établir entre l'agent matériel lié à la déviation et le mode de transport utilisé, au moins pour une partie des cas d'accidents enregistrés. Sachant qu'on estime qu'en 2010, 10% seulement des travailleurs se rendaient au travail à l'aide d'un deux-roues motorisé ou d'un vélo (Cornélis, 2012), le risque d'accident domicile-travail est très supérieur pour les personnes qui se déplacent à vélo ou à moto par rapport à celles utilisant d'autres moyens de transport.

En ce qui concerne les accidents impliquant un camion ou un bus, on observe un écart considérable entre les déplacements professionnels et les déplacements domicile-travail. Le nombre des accidents pour lequel l'agent matériel lié à la déviation est un camion est de 3,2% pour les accidents qui ont lieu durant les trajets entre le domicile et le lieu de travail, mais il grimpe jusqu'à 16 % de l'ensemble des accidents lors des déplacements professionnels. En outre, quelque 394 accidents impliquant des trains et des trams ont été enregistrés¹⁶. Bien que les fourgonnettes et voitures particulières soient désignées comme agents matériels liés à la dernière déviation pour la plupart des accidents du travail dans la circulation, les conséquences de ces accidents demeurent limitées quant à leur gravité (Tableau 19, Figure 37). Il s'agit en réalité du type de véhicule pour lequel le degré de gravité est le moins élevé – que ce soit dans le cadre des accidents domicile-travail ou lors de déplacements professionnels. En revanche, les accidents impliquant des véhicules lourds sont moins fréquents, mais leurs conséquences sont beaucoup plus graves. Ce degré de gravité élevé est essentiellement imputable aux accidents qui surviennent lors de déplacements

¹⁶ Le 15 février 2010 un accident ferroviaire s'est produit à Buizingen. Si l'on procède à un filtrage de ces données, on constate que près de 80 accidents impliquant des matériels roulants ont eu lieu dans le même arrondissement un lundi du mois de février 2010. Nous pouvons en déduire que la très grande majorité de ces personnes sont des victimes de cette catastrophe ferroviaire.

professionnels. On notera également la proportion importante de décès liés à ce type d'accident (Tableau 19). À cet égard, il faut tenir compte du fait que le véhicule lourd impliqué était vraisemblablement celui de la partie adverse (les décès occasionnés lors des accidents impliquant un poids-lourd correspondent rarement aux occupants de ces véhicules, cfr. (Focant, 2013), p.60).

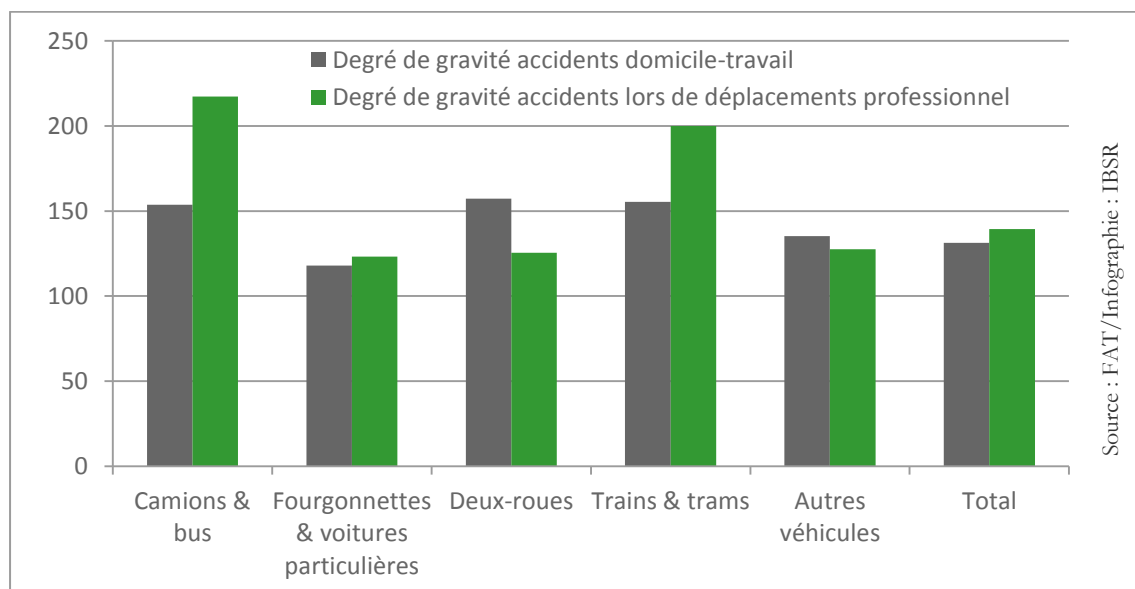
Les conséquences d'accidents pour lesquels le dernier objet lié à la déviation est un deux-roues sont également relativement importantes (en comparaison à ceux impliquant une voiture personnelle ou une camionnette), spécialement en ce qui concerne ceux survenus dans le cadre de déplacements domicile-travail. Il s'agit d'ailleurs de la seule catégorie pour laquelle le degré de gravité est plus élevé dans ce cas que dans celui d'accidents survenus lors de déplacements professionnels.

Tableau 19: Conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction de l'agent matériel– 2008-2012

	SC		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Camions et bus	919	28,52%	1707	53,0%	545	16,9%	51	1,6%	3222	100%	185,0
Fourgonnettes et voitures	14084	36,99%	19471	51,1%	4377	11,5%	148	0,4%	38080	100%	118,8
Deux-roues	5027	33,69%	7581	50,8%	2261	15,2%	52	0,3%	14921	100%	155,0
Trains et trams	135	34,26%	196	49,7%	58	14,7%	5	1,3%	394	100%	159,9
Autres véhicules	1665	35,60%	2386	51,0%	605	12,9%	21	0,4%	4677	100%	133,8
<i>Total</i>	21830	35,62%	31341	51,1%	7846	12,8%	277	0,5%	61294	100%	132,5

Source : FAT/Infographie : IBSR

Figure 37: Gravité des accidents du travail dans la circulation en fonction de l'agent matériel– 2008-2012

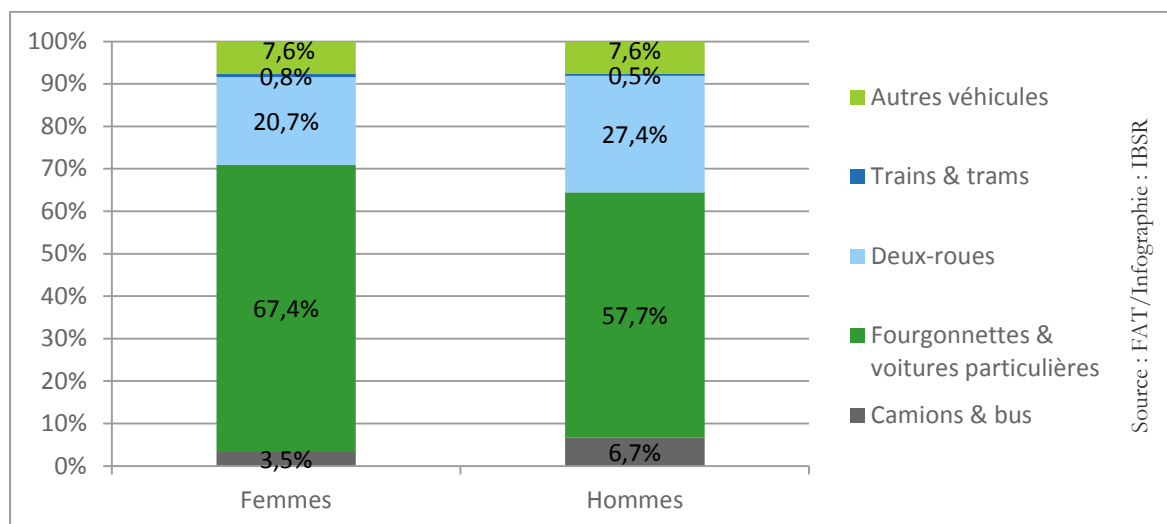


3.5.2 Agent matériel lié à la déviation et sexe des victimes

À la lecture du paragraphe 3.4.1, il apparaît clairement que les conséquences liées aux accidents du travail dans la circulation sont plus importantes pour les hommes que pour les femmes. On observe également qu'ils sont plus souvent impliqués dans les collisions pour lesquelles l'agent matériel est désigné comme étant un bus ou un camion. Le fait que les conducteurs de véhicules lourds soient en majorité des hommes explique en grande partie ce constat. Les hommes sont également davantage impliqués dans des

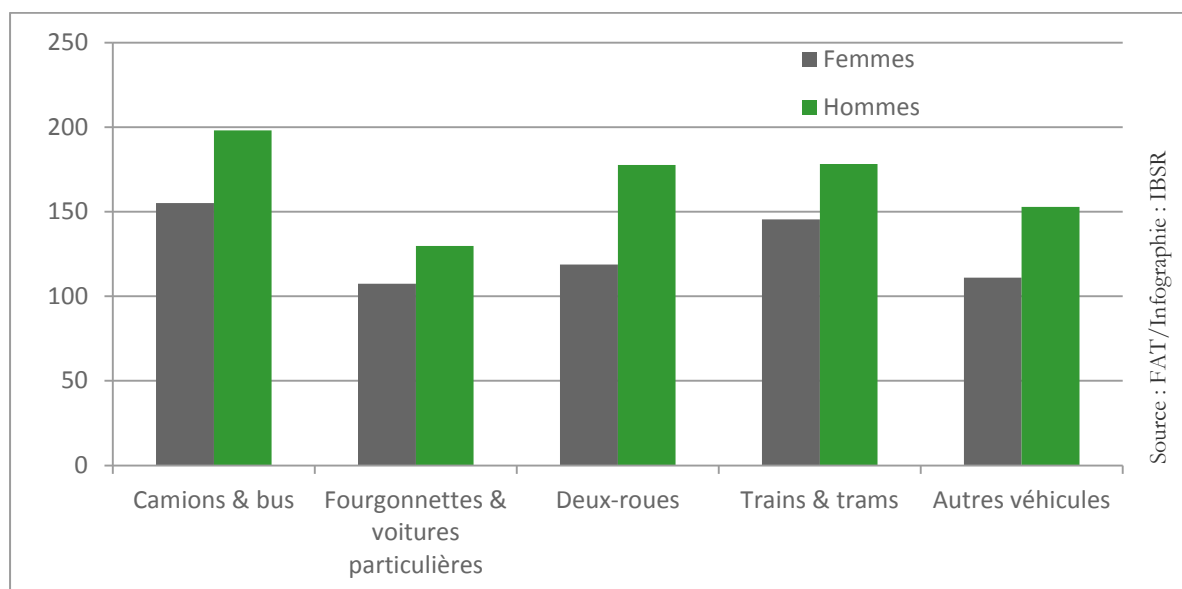
accidents pour lesquels l'agent matériel est un deux-roues que les femmes (Figure 38). Les conséquences des accidents impliquant les deux-roues ou les poids-lourds comme agent matériel sont, nous l'avons vu, généralement plus importantes que celles des accidents impliquant d'autres types d'agents matériels.

Figure 38: Répartition des accidents du travail dans la circulation en fonction de l'agent matériel et du sexe des victimes – 2008-2012



L'analyse de la gravité des accidents du travail dans la circulation en fonction du sexe et du type d'agent matériel lié à la déviation (Figure 39), indique que la gravité des accidents impliquant des hommes est plus sévère que celle des accidents impliquant des femmes. Cet écart est le plus important pour les accidents impliquant des véhicules lourds et les deux-roues. L'écart entre les degrés de gravité relevés demeure limité pour les accidents impliquant des véhicules légers.

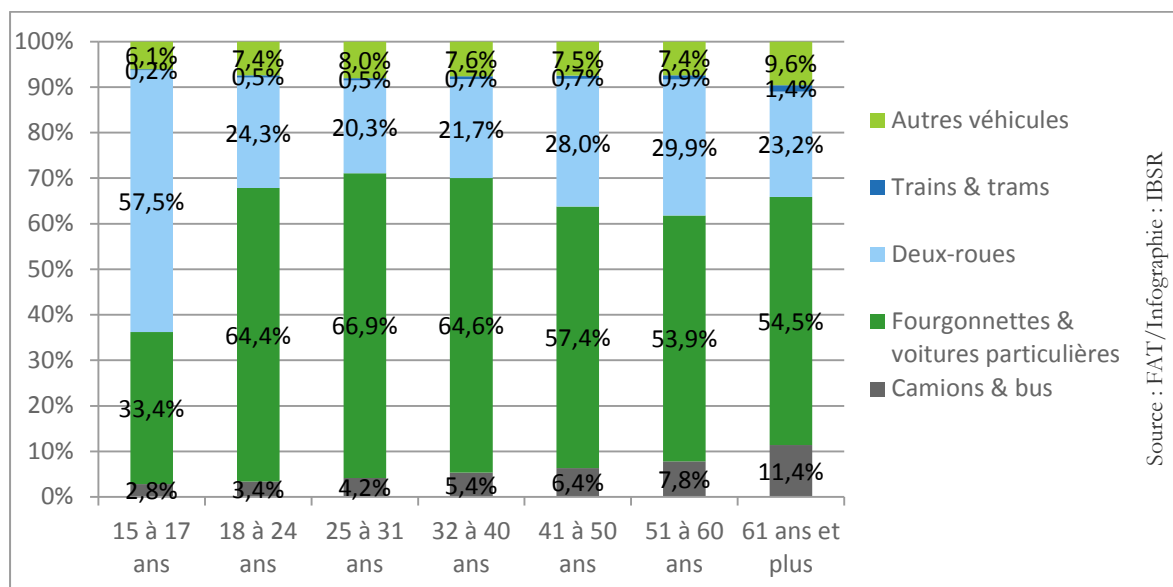
Figure 39: Gravité des accidents du travail dans la circulation en fonction de l'agent matériel et du sexe des victimes – 2008-2012



3.5.3 Agent matériel lié à la déviation et âge des victimes

La Figure 40 illustre la répartition des accidents du travail dans la circulation en fonction du mode de déplacement et de l'âge des victimes.

Figure 40: Répartition des accidents du travail dans la circulation en fonction de l'agent matériel et de l'âge des victimes – 2008-2012



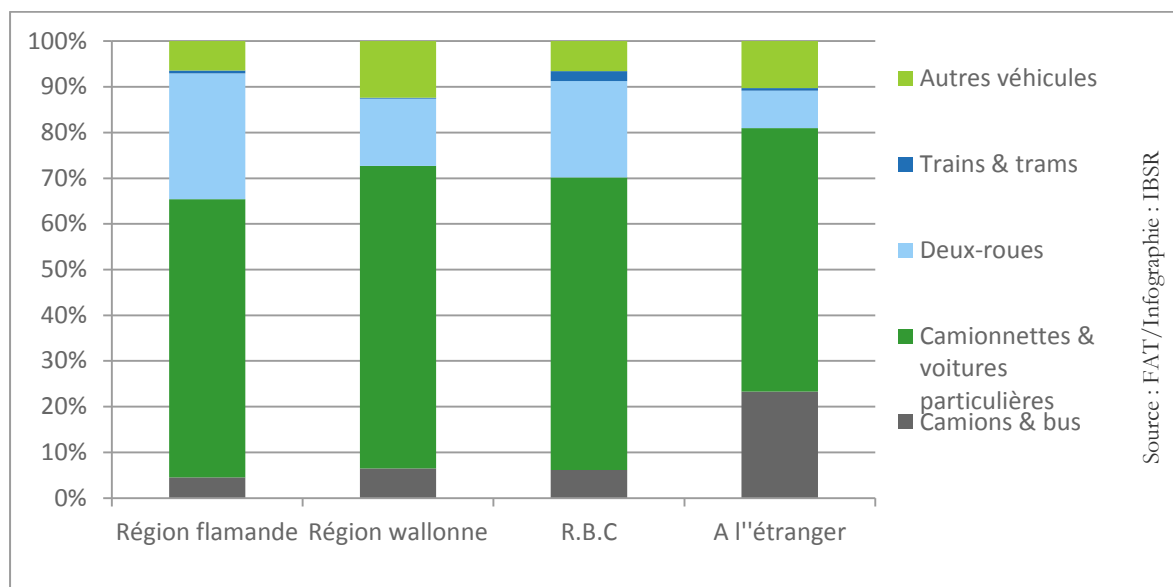
Selon l'âge des victimes, nous observons quelques différences en ce qui concerne le véhicule avec lequel ces dernières sont entrées en collision¹⁷. Dans la classe d'âge 61 ans ou plus, 11,4 % des accidents relevés impliquent un véhicule lourd. Ce taux plus important que pour les autres classes d'âge explique vraisemblablement le degré de gravité élevé de ces accidents dans cette classe d'âge (point 3.4.2). Chez les jeunes âgés de 15 à 17 ans, près des deux tiers (57,5%) des accidents du travail dans la circulation impliquent des bicyclettes, cyclomoteurs et motocyclettes. Ce taux n'est vraisemblablement pas étranger au degré de gravité supérieur des accidents relevés dans cette classe d'âge.

3.5.4 Agent matériel lié à la déviation et région

Le diagramme ci-après montre que la proportion d'accidents pour lesquels les deux-roues sont désignés comme dernier agent matériel lié à la déviation est plus importante en Région flamande que dans les autres régions. Cela n'a rien d'étonnant, vu l'usage plus répandu de la bicyclette en Flandre. Par voie de conséquence, le nombre des accidents de la circulation impliquant des vélos devrait être beaucoup plus élevé en Flandre que dans les autres régions. Il convient également de noter le nombre proportionnellement important d'accidents pour lesquels camions et bus correspondent au dernier agent matériel à l'étranger, ainsi que d'accidents pour lesquels le dernier agent matériel est catégorisé comme « trains et trams » dans la Région de Bruxelles-Capitale.

¹⁷ Le véhicule impliqué dans l'accident n'est pas toujours celui piloté par la victime. À titre d'exemple, il pourrait s'agir d'un piéton impliqué dans un accident avec un véhicule léger

Figure 41: Répartition des accidents du travail dans la circulation selon l'agent matériel et la région – 2008-2012



3.6 Répartition en fonction du secteur d'activité économique

L'ensemble des activités économiques et de l'emploi sont associés à différents secteurs d'activité. Telle est la finalité des systèmes de classification nationaux et internationaux. Le Fonds des Accidents du Travail utilise la nomenclature européenne des activités économiques (NACE) qui définit les secteurs suivants :

Tableau 20: Classification des secteurs d'activité en Belgique

A - Agriculture, sylviculture et pêche	K - Activités financières et assurances
B - Industries extractives	L - Exploitation et commerce de biens immobiliers
C - Industrie	M - Professions libérales et activités scientifiques et techniques
D - Production et distribution d'électricité, gaz, vapeur et air préconditionné	N - Services administratifs et de soutien
E - Distribution d'eau ; gestion des déchets et gestion et épuration des eaux usées	O - Administration publique et défense ; assurances sociales obligatoires
F - Industrie de la construction	P - Enseignement
G - Commerce de gros et de détail, réparation de voitures et de motocyclettes	Q - Soins de santé et services sociaux
H - Transport et stockage	R - Arts, divertissements et loisirs
I - Hébergement et confection de repas	S - Autres services
J - Information et communication	T & U - Services domestiques et services assurés par des organisations extraterritoriales

Source : FAT/Infographie : IBSR

L'analyse comparative des divers secteurs d'activité présentés ci-dessous repose sur différents critères. La première figure (Figure 42) permet de comparer le nombre des accidents du travail dans la circulation avec le nombre total des accidents du travail pour les années 2008 à 2012. On constate notamment que les secteurs « Santé et bien-être », « Administration », « Industrie », « Commerce de détail » et « Transport » se situent dans le « Top 5 » sur base de cet indicateur. Pour les secteurs « Santé et bien-être », « Administration », et « Commerce de détail », on enregistre davantage d'accidents du travail dans la circulation que d'accidents du travail en général. Ces nombres sont pour ainsi dire équivalents dans le cas du secteur des transports, ce qui s'explique bien évidemment par la nature de ces activités.

Par ailleurs, il est également important de comparer le nombre d'accidents survenus dans les différents secteurs en tenant compte du nombre de personnes actives dans les secteurs concernés. Cette approche permet d'attribuer une note par secteur d'activité économique. Ainsi, un secteur d'activité donné est susceptible de compter un nombre d'accidents du travail assez élevé dans l'absolu, mais relativement faible en comparaison avec le nombre d'accidents pour 1000 personnes actives dans ce même secteur. Cette analyse est présentée dans la Figure 43. On observe que les personnes actives les plus susceptibles d'être victimes d'un accident travaillent dans l'enseignement (P) (17,4/1000), puis dans le secteur des transports (H) (10,3/1000) et ensuite dans le secteur de l'administration (N) (8,5/1000), dans le secteur de santé et bien-être (Q) (7,2/1000) et finalement dans les pouvoirs publics (O) (6,6/1000).

Finalement, les différents secteurs sont également comparés sur base de la gravité des accidents du travail dans la circulation. En effet, il n'est pas impossible que l'on relève, dans un secteur donné, un grand nombre d'accidents dont les conséquences n'ont le plus souvent qu'une portée limitée. Inversement, on ne peut exclure que le nombre d'accidents relevés dans d'autres secteurs soit moins élevé, mais que leur répercussions soient plus importantes. C'est ce que l'on constate pour le secteur de l'agriculture, de la pêche et de la sylviculture (A). Il s'agit donc d'un secteur qui est caractérisé par un faible risque d'accident dans la circulation, mais dont les conséquences sont par ailleurs plus importantes que dans de nombreux autres secteurs. Les conséquences sont également souvent graves en ce qui concerne le secteur de l'Horeca (I), secteur qui représente par ailleurs une faible part du total des accidents du travail dans le trafic et pour lequel le risque de ce type d'accident est également relativement bas. Les niveaux de gravité les plus élevés sont ensuite observés pour les secteurs de l'eau et des déchets (E), des transports (H) et de la construction (F).

Figure 42: Répartition des accidents du travail dans la circulation et de l'ensemble des accidents du travail selon le secteur d'activité– 2008-2012

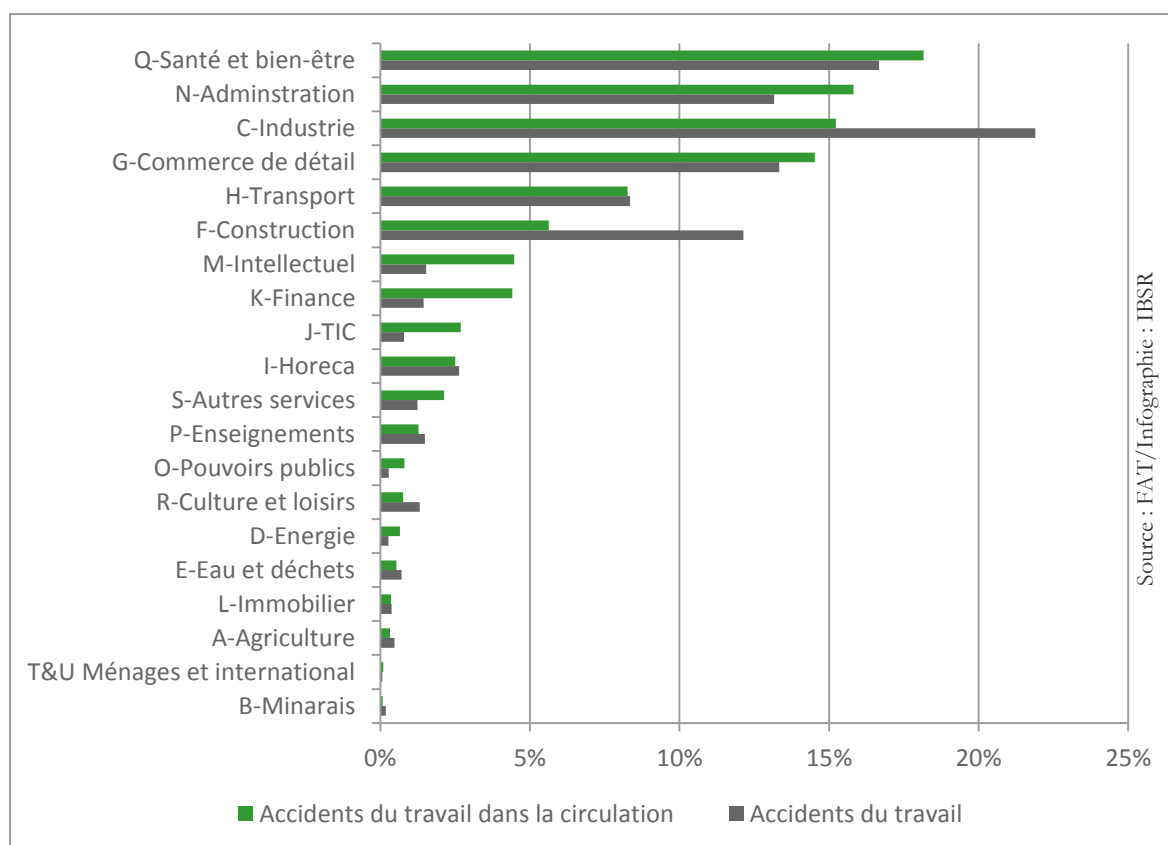


Figure 43: Nombre d'accidents du travail dans la circulation pour 1000 personnes actives dans les différents secteurs d'activité – 2010-2012

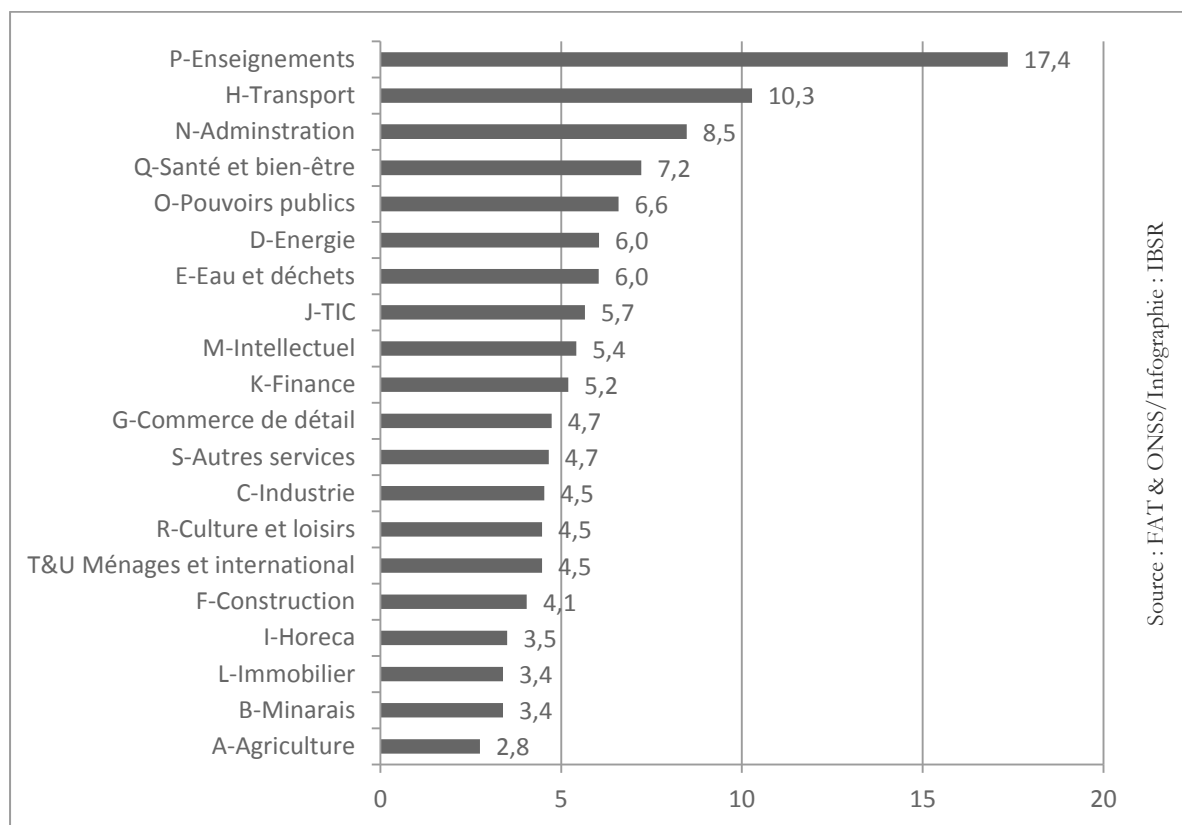
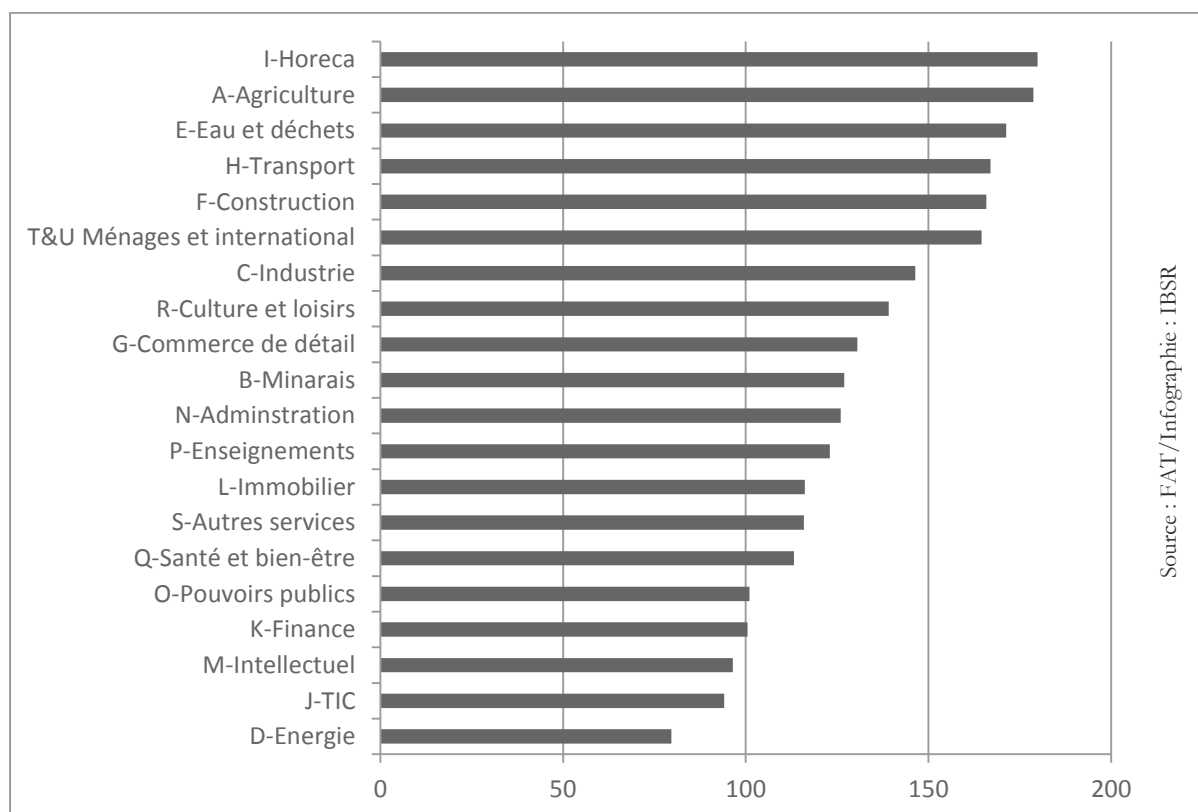


Figure 44: Gravité des accidents du travail dans la circulation selon le secteur d'activité – 2008-2012



4 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Objectifs

L'objectif principal du rapport était de parvenir à une estimation du nombre et de la proportion d'accidents du travail qui se produisent dans le trafic. Il s'agissait aussi d'examiner comment ces accidents se distinguent de l'ensemble des accidents du travail et des accidents de la circulation en général sur le plan de la gravité et des conséquences.

Constatations générales

Les constatations générales les plus importantes s'énoncent comme suit :

- ▶ 9,4 % des accidents du travail survenus entre 2008 et 2012 sont liés à la circulation. En comparaison avec « l'ensemble des accidents du travail », les accidents dans la circulation sont clairement ceux qui ont eu les conséquences les plus graves. Leur degré de gravité – *à savoir : le nombre d'accidents ayant entraîné un décès ou une incapacité permanente pour 1000 accidents enregistrés* - atteint 128,6 pour les accidents de la circulation contre 93,1 pour l'ensemble des accidents du travail.
- ▶ En outre, le pourcentage des accidents mortels est cinq fois plus élevé pour les accidents du travail dans la circulation (0,4 %) que pour l'ensemble des accidents du travail (0,08 %). Bien que les accidents de la circulation ne représentent que 9,4 % des accidents du travail, 48,8 % des accidents du travail ayant entraîné le décès de victimes sont des accidents dans la circulation.
- ▶ La majorité des accidents du travail définis dans le cadre de cette étude comme des accidents dans la circulation sont survenus sur le trajet entre le domicile et le lieu de travail (82 %). Leurs répercussions s'avèrent moins sérieuses que celles des accidents lors de déplacements professionnels (degrés de gravité respectifs : 127,3 et 134,8), mais leurs conséquences n'en demeurent pas moins plus graves par rapport à l'ensemble des accidents du travail.

Moment des accidents

Le nombre total des accidents du travail diminue nettement pendant les mois de juin et d'août (et dans une moindre mesure entre les mois de mars et d'avril). Cette baisse s'observe aussi pour les accidents du travail dans la circulation. L'évolution du degré de gravité des accidents du travail dans la circulation révèle par contre que les mois de juin à août se caractérisent par des degrés de gravité supérieurs.

La majorité des accidents du travail dans la circulation surviennent pendant les jours de semaine, aussi bien pour ce qui concerne les accidents domicile-travail que les accidents lors de déplacements professionnels.

Le nombre de décès et d'incapacités permanentes pour 1000 accidents du travail est en règle générale supérieur pour les accidents qui surviennent la nuit (semaine et week-end) et est le plus élevé pour les nuits de week-end. Dans ce contexte, divers facteurs tels que la fatigue (déplacement professionnel ou retour au domicile après une longue journée de travail, influence de l'horloge biologique, conduite dans l'obscurité caractérisée par une visibilité réduite, etc.) jouent vraisemblablement un rôle déterminant.

Nos résultats révèlent de surcroît une « concentration » du nombre des victimes d'accidents du travail dans la circulation autour des heures de pointe, et ce essentiellement le matin. S'agissant du nombre des victimes d'accidents de la circulation, des « pics » comparables sont également observables aux heures de pointe, quoique le nombre des victimes soit plus élevé pendant les heures de pointe du soir que pendant celles du matin. Une explication possible consiste à dire que les accidents qui se produisent sur le trajet du retour incluent plus souvent des activités de la vie privée et sont moins souvent reconnus comme accidents du travail.

Différences géographiques

La majorité des accidents du travail dans la circulation (69 %) se produisent en Flandre. Le pourcentage des accidents du travail dans la circulation s'élève à 20 % en Wallonie et à 9 % dans la région de Bruxelles. La répartition des accidents de la circulation liés au travail est déterminée dans une large mesure par la démographie ainsi que par la distribution géographique des activités professionnelles et de divers secteurs d'activité sur le territoire belge. On retiendra toutefois que le nombre d'accidents du travail dans la

circulation par 1000 personnes actives (et donc, « à niveau d'activité comparable) est également plus élevé en Flandre et à Bruxelles qu'en Wallonie. Le degré de gravité des accidents du travail dans la circulation est par contre plus élevé en Wallonie et à Bruxelles qu'en Flandre. On notera toutefois que, dans le cas spécifique des accidents survenus dans le cadre de déplacements professionnels, le degré de gravité le plus élevé est enregistré dans la région Bruxelloise. .

Au niveau provincial, l'analyse a révélé que le nombre d'accidents du travail dans la circulation et le niveau de gravité le plus important sont observés pour les provinces du Brabant Flamand et de Namur.

Age et sexe des victimes

Le nombre d'accident du travail dans la circulation par 1000 travailleurs est le plus élevé chez les personnes appartenant à la classe d'âge des moins de 24 ans, il diminue ensuite avec l'âge. Le degré de gravité augmente par contre à mesure que les travailleurs sont plus âgés.

Le nombre d'accident du travail dans la circulation par 1000 est légèrement plus élevé chez les femmes que chez les hommes ; mais si ces derniers sont victimes d'un tel accident, les répercussions individuelles sont plus graves en moyenne que pour les femmes. Cet écart de gravité entre les hommes et les femmes est plus prononcé chez les jeunes (15 à 17 ans) et les personnes âgées (61 ans ou plus) que dans les autres classes d'âge.

Agent matériel lié à la dernière déviation

Pour la majorité des accidents du travail définis comme accidents de la circulation, « l'agent matériel lié à la déviation » est un véhicule. Les données utilisées ne permettent pas de déterminer si ce véhicule correspond au mode de transport utilisé par le victime, mais permet d'obtenir une première idée des modes de déplacements les plus représentés dans ce type d'accident.

Une fourgonnette ou une voiture particulière est impliquée dans près de la moitié des accidents du travail dans la circulation aussi bien pour ce qui concerne les accidents domicile-travail (61,8 %) que les accidents lors de déplacements professionnels (63,7 %). Des cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes sont impliqués dans plus d'un quart des accidents domicile-travail (26,9 %) et dans 10,9 % des accidents lors de déplacements professionnels. En d'autres termes, ces modes de déplacement présentent un risque d'accident plus important que les déplacements en véhicule léger. Les véhicules lourds sont plus souvent représentés dans les accidents lors de déplacements professionnels (16,1 %) que dans les accidents domicile-travail (3,2 %).

Les conséquences des accidents impliquant un véhicule lourd sont les plus graves. Viennent ensuite les accidents impliquant un deux-roues, lesquels se distinguent par un degré de gravité supérieur à celui des accidents impliquant un « autre véhicule » ou un « véhicule léger ».

Si l'on tient compte de la nature du mode de transport, il s'avère que le degré de gravité des accidents de trajet et des accidents lors de déplacements professionnels est comparable. Toutefois, il convient de mentionner deux exceptions importantes : les accidents lors de déplacements professionnels impliquant des véhicules lourds sont nettement plus graves que les accidents domicile-travail aussi un véhicule lourd ; en revanche, les accidents domicile-travail impliquant un deux-roues sont plus graves que les accidents lors de déplacements professionnels impliquant ce mode de transport.

La gravité des accidents du travail dans la circulation est nettement supérieure lorsque des hommes plutôt que des femmes sont impliqués, même si l'on tient compte de la nature du véhicule impliqué. L'écart de gravité en fonction du sexe est tout de même moins prononcé pour les accidents dans lequel l'agent matériel lié à la déviation est un véhicule léger (voiture personnelle ou camionnette).

Une bicyclette, un cyclomoteur ou une motocyclette constitue l'agent matériel lié à la déviation dans près des deux tiers des cas (58 %) d'accidents du travail dans la circulation impliquant des jeunes de 15 à 17 ans. Dans les autres classes d'âge (18 à 24 ans jusqu'à 61+), ces véhicules ne sont impliqués que dans un quart à un tiers des accidents du travail. Au sein de ces groupes, les accidents impliquant des camionnettes ou voitures personnelles sont beaucoup plus fréquents (55 à 67 %). La proportion d'accidents impliquant des véhicules lourds augmente avec l'âge des victimes. Chez les personnes âgées de 61 ans ou plus, les accidents avec un véhicule lourd représentent 15 % des accidents du travail dans la circulation.

Secteurs d'activité

L'examen de la répartition des accidents du travail dans la circulation en fonction des différents secteurs d'activité révèle que le secteur des transports est celui qui présente le bilan le plus négatif sur l'ensemble des indicateurs analysés. Ce secteur présente non seulement un nombre élevé d'accidents dans la circulation, mais également d'accidents dans la circulation par 1000 travailleurs et le degré de gravité de ces accidents est également très élevé en comparaison aux autres secteurs d'activité. Le secteur des transports est suivi dans ce classement par celui de la santé et du bien-être, et par celui de l'administration. Si l'on examine les secteurs qui se positionnent le mieux sur les différents indicateurs analysés, on constate que celui de l'agriculture présente un nombre d'accidents du travail dans la circulation (nombre absolu et par 1000 travailleurs) très faible, mais que les accidents dans la circulation qui s'y produisent néanmoins sont caractérisés par un degré de gravité élevé.

Le fait que les accidents du travail se produisent plus fréquemment dans la circulation pour le secteur des transports est évidemment prévisible, la plus grande partie des activités professionnelles prenant place dans le trafic pour ce secteur. Une analyse plus fine – prenant en compte le nombre de kilomètres parcourus dans les différents secteurs d'activité offrirait donc une meilleure compréhension du niveau de risque dans le trafic propre à chacun des secteurs.

Conclusions

De manière générale, on constate que l'évolution du nombre d'accidents du travail dans la circulation est positive. Entre 2008 et 2012, on observe une diminution sensible du nombre d'accidents du travail dans la circulation. Cette diminution ne peut cependant être attribuée entièrement à un comportement plus sûr des travailleurs, ou à une politique de gestion des risques liés au trafic plus efficace de la part des employeurs : elle s'observe en effet pour l'ensemble des accidents du travail. La crise économique a vraisemblablement joué également un rôle dans la diminution du nombre d'accidents.

Les chiffres analysés dans ce rapport indiquent que près de la moitié des accidents du travail ayant entraîné le décès d'un travailleur est un accident de la circulation, de même que plus d'un accident sur dix parmi ceux ayant conduit à une incapacité de travail permanente. Sans nous étendre sur les implications qu'ont inévitablement ces accidents sur la vie des travailleurs concernés et celle de leur entourage direct, force est de constater qu'ils n constituent une part substantielle des coûts générés par les accidents du travail pour les employeurs, mais aussi pour la société dans son ensemble.

Cette analyse révèle également que les accidents de la circulation liés au travail présentent des caractéristiques analogues à celles des autres accidents de la circulation à l'exception des caractéristiques temporelles. Lorsque l'on procède à une analyse comparative portant d'une part sur les accidents du travail dans la circulation et d'autre part sur les autres accidents du travail, il en ressort surtout que la proportion des accidents de la circulation augmente avec la gravité des accidents du travail et la sévérité de leurs conséquences.

Cette étude révèle de surcroît que la répartition des accidents du travail dans la circulation est fortement déterminée par la nature de l'activité économique, laquelle détermine à son tour les conditions d'exposition des salariés à la circulation.

Recommandations

La norme internationale ISO 39001 « Systèmes de management de la sécurité routière -- Exigences et recommandations de bonnes pratiques » (ISO, 2012) constitue un cadre structuré susceptible de favoriser une baisse continue des accidents de cette nature. Cette norme repose sur la méthode Plan-Do-Check-Act [planifier, faire, vérifier, agir] laquelle vise à améliorer pas à pas la sécurité routière. S'il est indispensable que tout membre du personnel s'investisse dans le processus, l'implication des employeurs se doit également d'être perceptible. Pour obtenir la certification associée à cette norme, il est capital que la direction de l'entreprise considérée soit informée du nombre des accidents survenus dans le cadre de ses activités.

Ces résultats suggèrent que les entreprises et les employeurs devraient s'attaquer de manière plus systématique et plus approfondie aux problèmes de sécurité routière dans la gestion et l'organisation du travail, afin de réduire encore le nombre d'accidents du travail dans la circulation. Les mesures prises devraient en outre viser tant les accidents se produisant sur le chemin du travail que lors de déplacements professionnels à proprement parler.

De manière à contribuer à la diminution des accidents du travail, et plus spécifiquement de ceux survenant dans la circulation, et afin de réduire la gravité de leurs conséquences, des mesures peuvent être envisagées qui concernent :

- L'employeur
- Le travailleur
- Les autorités/le gouvernement

Du point de vue de l'employeur

Les résultats suggèrent que les entreprises et les employeurs devraient aborder les problèmes de sécurité routière de manière plus systématique au niveau de la gestion et de l'organisation du travail pour contribuer davantage à la diminution du nombre d'accidents du travail dans la circulation. Les mesures adoptées doivent concerner autant les accidents survenant dans le cadre des déplacements domicile-travail que dans le cadre des déplacements professionnels à proprement parler. Le point de départ d'une approche efficace, c'est l'évaluation objective de l'importance du risque et des problèmes de circulation au sein de l'entreprise/l'organisation, sur base, par exemple, du nombre d'accidents ou du nombre d'infractions (amendes...). Pour garantir l'adoption de mesures adaptées, on recommandera également de tenir compte des catégories d'âge, des secteurs et des départements composant l'entreprise dans l'évaluation des risques.

Le développement d'un plan de mobilité Les conséquences des accidents du travail dans la circulation sont plus graves dans les circonstances dans lesquelles l'ensemble des accidents de la circulation ont des conséquences plus graves (par exemple, de nuit). Il est par conséquent nécessaire, pour une entreprise, d'avoir une bonne connaissance des caractéristiques des déplacements (professionnels, mais également depuis et vers le domicile) qui doivent être effectués par les employés (ou pour des sous-groupes spécifiques parmi ces derniers). De cette manière, il est possible de développer une approche appropriée concernant la sécurité de ces déplacements. Cette approche devrait également avoir un impact positif sur la gestion et le bien-être au travail.

Un plan de sécurité routière plus développé. La norme internationale ISO 39001 « Road traffic safety (RTS) management systems – Requirements with guidance for use » (ISO, 2012) offre un cadre structuré visant à une diminution continue du nombre d'accidents du travail dans la circulation. Cette norme est basée sur la méthode « Plan-Do-Check-Act », sur base de laquelle on procède par étape en vue d'améliorer la sécurité des déplacements.

Le développement d'une culture "sécurité" plus générale Les actions entreprises doivent trouver leur place dans un contexte plus général, dans lequel le rôle d'exemple joué par les dirigeants et une attention continue pour la sécurité et le bien-être jouent un rôle central (Kluppels, 2013). On observe souvent que les entreprises dans le secteur de la pétrochimie sont particulièrement efficaces sur ce plan, surtout en ce qui concerne la sécurité interne. Des programmes basés sur des incitants (par exemple, récompensant un comportement sûr) peuvent ici s'avérer utiles. La manière concrète dont ces derniers seront implémentés conditionne néanmoins leur efficacité. Il semble en effet que certains incitants peuvent avoir des effets négatifs (cfr Haworth, Tingvall, & Kowado, 2000).

Tenir davantage compte du rythme biologique. De nombreuses études dans le domaine de la sécurité routière montrent que les déplacements nocturnes comportent davantage de risques que ceux effectués en journée (voir, par exemple, Porter, 2011). Ceci a des implications particulières pour toutes les entreprises pour lesquelles de nombreux déplacements nocturnes doivent être effectués, ou pour les employés qui travaillent suivant un horaire irrégulier et doivent ensuite regagner leur domicile. Des formations et une sensibilisation concernant les risques associés aux déplacements de nuit peuvent être recommandés pour ce type d'entreprise (ou pour des équipes spécifiques au sein de leur personnel). L'employeur peut, en concertation avec les syndicats et les services de prévention dans l'entreprise chercher à améliorer la répartition du temps de travail (ROSPA, 2011).

Suppression des déplacements inutiles. Le fait que les accidents du travail dans la circulation se produisent également souvent dans des groupes professionnels pour lesquels le transport ne constitue pas une activité centrale (par exemple, l'administration), de même que le fait que la plupart de ces accidents ont lieu dans le cadre des déplacements domicile-travail devrait conduire à s'interroger sur le bien-fondé de nombreux déplacements. Une entreprise doit également pouvoir prendre en considération d'autres formes

d'organisation du travail – comme le télétravail ou la décentralisation des bureaux – qui pourraient s'avérer plus appropriées. Certaines entreprises louent ainsi sur une base journalière des locaux dans différentes villes, de manière à épargner des déplacements à leurs employés.

Des “routes cyclables”. Un nombre croissant d'employés se rendent au travail à vélo, un moyen de déplacement qui est par ailleurs encouragé par le gouvernement aussi bien que par certains employeurs. Bien que nos chiffres ne permettent pas de tirer de conclusions directes à ce sujet, il semble néanmoins que ce type de transport puisse être en partie lié) l'augmentation de la gravité des accidents. Les services du personnel au sein des entreprises peuvent établir un relevé des itinéraires cyclables les plus sûrs et le mettre à disposition du personnel.

Des véhicules sûrs. Les entreprises peuvent également accorder davantage d'attention à la sécurité de leur propre flotte de véhicules. Aussi bien en ce qui concerne l'achat que la location de véhicules de service, une attention plus importante peut être consacrée aux technologies contribuant à la sécurité qu'à la puissance du véhicule ou à l'image qu'il renvoie. Les véhicules actuels peuvent être équipés d'une série d'aides technologiques qui assistent le conducteur dans la tâche de conduite ou l'avertissent des dangers potentiels et permettent ainsi de diminuer la probabilité d'un accident. Récemment, le European Traffic Safety Council (ETSC) a lancé le projet « PRAISE », dont l'IBSR est l'un des coordinateurs. Le projet PRAISE est spécifiquement consacré aux différents aspects de la sécurité routière dans le cadre du travail (tant les activités professionnelles que les déplacements domicile-travail). Il a pour but la promotion des « best practices » et d'apporter du soutien aux employeurs désireux d'atteindre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière. Des recommandations détaillées et des indications pratiques sont disponibles dans les différents rapports qui sont publiés dans le cadre du projet PRAISE (<http://etsc.eu/projects/praise/>).

Du point de vue des travailleurs

Finalement, la question se pose également de savoir si la sécurité routière ne devrait pas devenir un point d'attention explicite et direct des mesures prises pour la protection et le bien-être au travail. Les conseillers en prévention (internes aussi bien qu'externes), les représentants des travailleurs et les associations professionnelles pourraient jouer un rôle proactif dans ce cadre. En accordant davantage d'attention aux conséquences de l'organisation du travail en matière de sécurité routière, ils peuvent stimuler l'entreprise à intégrer davantage ces aspects dans le cadre plus général de la gestion de la sécurité et la prévention. Ils peuvent de plus stimuler l'ensemble des employés à examiner leur propre comportement et les encourager à suivre des formations spécifiques ou organiser des actions de sensibilisations sur le thème de la sécurité routière à destination de leurs membres. Les thèmes qui pourraient être abordés, que ce soit sur base de workshops ou de formation, sont:

- Le code de la route et la sécurité
- Le comportement à vélo, des itinéraires cyclables sûrs, l'utilité des systèmes de protections (port du casque...)
- Le rythme veille-sommeil, l'horloge biologique...

La sécurité dans le trafic reste bien entendu la responsabilité des employés eux-mêmes. L'information et la sensibilisation des employés devraient les amener à adopter un comportement responsable et sûr dans le trafic. Il est important que l'employé en arrive à évaluer correctement le niveau de risque auquel il s'expose et ses variations (en fonction des types et des circonstances des déplacements). Ils doivent également être capable d'évaluer correctement leurs propres capacités, en tenant compte des exigences de la tâche de conduite (caractéristiques du trafic, conduite de nuit...) ainsi que des circonstances plus générales (rythme biologique, stress..).

Du point de vue du gouvernement

Cependant, les employeurs et gestionnaires d'entreprises ne sont pas les seuls responsables de la sécurité des travailleurs sur les routes. Etant donné les caractéristiques que partagent les accidents du travail dans la circulation avec l'ensemble des accidents dans le trafic, le gouvernement et les autorités en charge de la sécurité routière ont également des responsabilités à prendre. Les politiques développées pour améliorer la sécurité routière, que ce soit au niveau national, régional et local, sont en effet toutes susceptibles d'entraîner une diminution du risque associé aux déplacements réalisés dans le cadre du travail.

A côté de cela, des actions spécifiques au sein des entreprises peuvent être stimulées ou même rendues obligatoires par le gouvernement. La loi concernant la sécurité et le bien-être des travailleurs dans l'exercice de leur fonction (loi du 4 août 1996) offre un cadre suffisamment large pour que la sécurité routière soit intégrée au plan de sécurité. A côté de l'attribution de "titres" comme celui "d'entreprise sûre" ou de "chauffeur le plus sûr", le gouvernement peut également soutenir une série d'interventions sur une base fiscale. Pourraient être envisagés:

- Un soutien fiscal au télétravail (tant pour l'entreprise que pour les travailleurs)
- Des avantages fiscaux sélectifs pour les voitures de société équipées de technologies
- Le soutien à l'utilisation des transports en commun par les travailleurs, spécifiquement dans le cas du travail posté.

Finalement, il convient de signaler que l'analyse présentée dans ce rapport constitue seulement une première étape vers une compréhension des risques liés à la circulation dans le domaine de l'emploi. Pour pouvoir envisager des mesures vraiment spécifiques et ciblées pour prévenir ces accidents, une analyse plus détaillée serait nécessaire. Malheureusement, il est difficile de procéder à des analyses plus pointues sur la base des données actuelles, qui ne comportent que de peu d'informations concernant les circonstances précises dans lesquelles les accidents considérés ont eu lieu (déroulement de l'accident, conditions de circulation, type de route), le rôle joué par la victime (« relation » entre la victime et le véhicule impliqué, comportement du conducteur avant l'accident), l'état de la chaussée et de l'infrastructure, etc. Des progrès supplémentaires au niveau des connaissances relatives aux conditions de circulation associées aux accidents du travail demanderaient de procéder à une mise en lien des informations enregistrées dans la banque de données des accidents du travail avec les informations enregistrées dans la banque de données des accidents de la circulation. Il s'agit là de la prochaine étape que l'IBSR envisage d'accomplir dans ce domaine de recherches.

De nombreuses études consacrées à la sécurité routière révèlent que les déplacements nocturnes se distinguent par une augmentation significative des risques (p. ex. : Porter, 2011). Cette augmentation n'est pas sans implication pour les entreprises caractérisées par une fréquence élevée des déplacements nocturnes ou pour les salariés qui rentrent chez eux au terme de périodes de travail particulières. Il conviendrait de recommander au personnel des entreprises concernées (ou aux membres de certaines équipes) de participer à des formations et des séances de sensibilisation aux risques que présentent les déplacements nocturnes.

LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

Figures

Figure 1: Proportion des accidents du travail liés ou non à la circulation en fonction de la gravité – 2008-2012.....	20
Figure 2: Évolution (base : 2008 = 100) du nombre total des accidents du travail et du nombre total des accidents du travail dans la circulation entre 2008 et 2012	21
Figure 3: Évolution (base : 2008 = 100) du nombre annuel des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation – 2008-2012	23
Figure 4: Évolution du nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) – 2008-2012	24
Figure 5: Répartition du nombre d'accidents du travail et du nombre d'accidents du travail dans la circulation selon le mois – 2008-2012	24
Figure 6: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) selon le mois – 2008-2012.....	26
Figure 7: Nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) selon le mois – 2008-2012	27
Figure 8: Conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction de la période de la semaine – 2008-2012	29
Figure 9: Gravité des accidents domicile-travail et des accidents lors de déplacements professionnels selon le moment de la semaine– 2008-2012.....	30
Figure 10: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) selon la période de la semaine – 2008-2012	31
Figure 11: Évolution du nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans le trafic (IT, IP, AM) selon le moment de la semaine: – 2008-2012.....	31
Figure 12: Nombre d'accidents du travail dans la circulation (axe de gauche) et de l'ensemble des accidents du travail (axe de droite) suivant les jours de la semaine – 2008-2012	32
Figure 13: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BG, BL, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) entre les différents jours de la semaine – 2008-2012	33
Figure 14: Nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) selon les jours de la semaine – 2008-2012	34
Figure 15: Nombre d'accidents du travail dans la circulation en fonction de l'heure, du jour et de la semaine– 2008-2012	35
Figure 16: Évolution du nombre des victimes d'accidents de la circulation (blessés légers, graves et décédés 30 jours) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation en fonction de l'heure et du jour de la semaine (IT, IP, AM) – 2008-2012.....	36
Figure 17: Répartition des accidents du travail dans la circulation sur les trois régions et à l'étranger - 2008-2012.....	37
Figure 18: Gravité des accidents du travail dans la circulation en fonction de la région et du motif de déplacement – 2008-2012.....	38
Figure 19: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, DO) entre les trois régions – 2008-2012.....	40

Figure 20: Nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) dans les trois régions– 2008-2012	41
Figure 21: Répartition des accidents du travail dans la circulation et des accidents du travail suivant la province – 2008-2012.....	41
Figure 22: Gravité des accidents du travail dans la circulation selon la province – 2008-2012.....	42
Figure 23: Nombre d'accidents du travail dans la circulation pour 1000 personnes actives selon la province – 2010-2012.....	43
Figure 24: Répartition des victimes d'accidents dans la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) par 1000 habitants sur les différentes provinces – 2008-2012.....	44
Figure 25: Nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) selon la province– 2008-2012	44
Figure 26: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) en fonction de leur sexe – 2008-2012	46
Figure 27: Nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG ; D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IM, AM) en fonction du sexe– 2008-2012.....	46
Figure 28: Répartition des accidents du travail et des accidents du travail dans la circulation entre les différentes classes d'âge – 2008-2012	47
Figure 29: Gravité des accidents du travail dans la circulation selon l'âge – 2008-2012	48
Figure 30: Gravité des accidents du travail dans la circulation selon l'âge et la nature du déplacement – 2008-2012.....	48
Figure 31: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) entre les différentes classes d'âge – 2008-2012.....	49
Figure 32: Nombre de décès pour 1000 victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et pour 1000 victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) par classe d'âge – 2008-2012.....	50
Figure 33: Gravité des accidents du travail dans la circulation en fonction du sexe et de l'âge des victimes– 2008-2012.....	50
Figure 34: Nombre d'accidents du travail dans la circulation pour 1000 personnes actives en fonction du sexe et de l'âge – 2010-2012	52
Figure 35: Répartition des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30) et des victimes d'accidents du travail dans la circulation (IT, IP, AM) selon l'âge et le sexe – 2008-2012	53
Figure 36: Répartition des accidents du travail dans la circulation en fonction l'agent matériel et du motif de déplacement – 2008-2012.....	54
Figure 37: Gravité des accidents du travail dans la circulation en fonction de l'agent matériel– 2008-2012	55
Figure 38: Répartition des accidents du travail dans la circulation en fonction de l' agent matériel et du sexe des victimes – 2008-2012.....	56
Figure 39: Gravité des accidents du travail dans la circulation en fonction de l'agent matériel et du sexe des victimes – 2008-2012.....	56
Figure 40: Répartition des accidents du travail dans la circulation en fonction de l'agent matériel et de l'âge des victimes – 2008-2012.....	57
Figure 41: Répartition des accidents du travail dans la circulation selon l'agent matériel et la région – 2008-2012.....	58
Figure 42: Répartition des accidents du travail dans la circulation et de l'ensemble des accidents du travail selon le secteur d'activité– 2008-2012	59

Figure 43: Nombre d'accidents du travail dans la circulation pour 1000 personnes actives dans les différents secteurs d'activité – 2010-2012..... 60

Figure 44: Gravité des accidents du travail dans la circulation selon le secteur d'activité – 2008-2012..... 60

Tableaux

Tableau 1: Conséquences des accidents du travail dans la circulation et de l'ensemble des accidents du travail– 2008-2012..... 19

Tableau 2: Conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction de la nature du déplacement – 2008-2012..... 20

Tableau 3: Variation annuelle du nombre d'accidents du travail dans la circulation selon la nature du déplacement – 2008-2012..... 22

Tableau 4: Conséquences des accidents de travail dans la circulation selon l'année – 2008-2012..... 22

Tableau 5: Nombre des victimes d'accidents de la circulation (BL, BG, D30)– 2008-2012..... 23

Tableau 6: Conséquences des accidents du travail dans la circulation selon le mois - 2008-2012..... 25

Tableau 7: Accidents du travail dans la circulation selon la nature du déplacement et le moment de l'accident – 2008-2012..... 28

Tableau 8: Conséquences des accidents du travail dans la circulation selon le moment de l'accident – 2008-2012..... 28

Tableau 9: Conséquences des accidents domicile-travail selon le moment de la semaine – 2008-2012..... 29

Tableau 10: Conséquences des accidents lors de déplacements professionnels selon le moment de la semaine – 2008-2012..... 30

Tableau 11: Conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction du jour de la semaine - 2008-2012..... 33

Tableau 12: Conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction de la région – 2008-2012..... 38

Tableau 13: Conséquences des accidents domicile-travail en fonction de la région – 2008-2012..... 39

Tableau 14: Conséquences des accidents lors de déplacements professionnels en fonction de la région – 2008-2012..... 39

Tableau 15: Nombre d'accidents du travail dans la circulation par 1000 personnes actives selon la région– 2010-2012..... 39

Tableau 16: Conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction du sexe de la victime – 2008-2012..... 45

Tableau 17: Répartition des victimes d'accidents de la circulation et d'accidents du travail dans la circulation selon l'âge – 2008-2012 49

Tableau 18: Nombre d'accidents du travail dans la circulation par 1000 personnes actives – 2008-2012.. 51

Tableau 19: Conséquences des accidents du travail dans la circulation en fonction de l'agent matériel– 2008-2012..... 55

Tableau 20: Classification des secteurs d'activité en Belgique 58

RÉFÉRENCES

Cornélis, E. (2012). BELdam Belgian Daily Mobility 2012. SPF Mobilité et Transports.

DaCoTa. (2012). Work-related road safety. Deliverable 4.8 of the FP7 project DaCoTa.

Focant, N. (2013). Analyse statistique des accidents de la route avec tués ou blessés enregistrés en 2012 en Belgique. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Fonds des Accidents du Travail. (2009). Les accidents de la circulation au travail et sur le chemin du travail - 2008. Bruxelles: Fonds des Accidents du Travail.

Haworth, N.; Tingvall, K., & Kowadlo, N. (2000). Review of best practice road safety initiatives in the corporate and/or business environment. Clayton, Australia: Monash University Accident Research Centre.

International Standard Office (2012), "ISO 39001 Road traffic safety (RTS) management systems — Requirements with guidance for use", ISO/FDIS 39001:2012(E), International Standard Office, Geneva, Switzerland..

Kluppels, L. (2013) "Rijden voor het werk: verkeersveiligheid in een autobusbedrijf", handboek bij de opleiding Openbaar Autobusondernemer, BIVV, Brussel

Newton, J., Howard, E. & Wishart, D. (2013), "A guide to applying road safety within a workplace", National Road safety Partnership Program, Austria

Nuytens, N. & Van Belleghem G. (2014) La gravité des blessures des victimes de la route. Analyse des scores MAIS des victimes de la route hospitalisées en Belgique entre 2004 et 2011. Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière & Vrije Universiteit Brussel – Interuniversity Centre for Health Economics Research

Van Gossum, L., Simar, N., & Strongylos, M. (2002). *Les accidents du travail*. Bruxelles: Larcier.

ANNEXE

A. Tableaux supplémentaires

A.1. Évolution au fil des années

Tableau 22 : Nombre annuel d'accidents du travail dans la circulation selon la nature du déplacement - 2008-2012

	Domicile-travail		Déplacements professionnels		Total
	#	%	#	%	#
2008	15261	83,1%	3093	16,9%	18354
2009	13180	84,3%	2453	15,7%	15633
2010	14202	84,5%	2615	15,6%	16817
2011	12687	83,8%	2456	16,2%	15143
2012	12789	84,5%	2344	15,5%	15133
Total	68119	84,0%	12961	16,0%	81080

Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 23 – Conséquences des accidents domicile-travail selon l'année – 2008-2011

Domicile-travail	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
2008	5631	36,9%	7681	50,3%	1888	12,4%	61	0,4%	15261	100%	127,7
2009	4618	35,0%	6771	51,4%	1749	13,3%	42	0,3%	13180	100%	135,9
2010	5150	36,3%	7228	50,9%	1772	12,5%	52	0,4%	14202	100%	128,4
2011	4627	36,5%	6434	50,7%	1578	12,4%	48	0,4%	12687	100%	128,2
2012	4565	35,7%	6619	51,8%	1563	12,2%	42	0,3%	12789	100%	125,5
Total	24591	36,1%	34733	51,0%	8550	12,6%	245	0,4%	68119	100%	129,1

Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 24 : Conséquences des accidents lors de déplacements professionnels selon l'année – 2008-2011

Déplacements professionnels	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
2008	1080	34,9%	1581	51,1%	411	13,3%	21	0,7%	3093	100%	139,7
2009	827	33,7%	1277	52,1%	330	13,5%	19	0,8%	2453	100%	142,3
2010	925	35,4%	1312	50,2%	352	13,5%	26	1,0%	2615	100%	144,6
2011	874	35,6%	1246	50,7%	320	13,0%	16	0,7%	2456	100%	136,8
2012	827	35,3%	1213	51,7%	295	12,6%	9	0,4%	2344	100%	129,7
Total	4533	35,0%	6629	51,1%	1708	13,2%	91	0,7%	12961	100%	138,8

Source : FAT/Infographie : IBSR

A.2. Par mois

Tableau 25 : Accidents du travail dans la circulation selon le mois et la nature du déplacement - 2008-2012

	Domicile-travail		Déplacements professionnels		Total		
	#	%	#	%	#	%	% total
Janvier	6936	86,3%	1100	13,7%	8036	100%	9,9%
Février	6398	85,1%	1118	14,9%	7516	100%	9,3%
Mars	5398	83,4%	1075	16,6%	6473	100%	8,0%
Avril	4811	82,5%	1022	17,5%	5833	100%	7,2%
Mai	5108	81,9%	1129	18,1%	6237	100%	7,7%
Juin	5327	82,8%	1106	17,2%	6433	100%	7,9%
Juillet	4169	82,3%	899	17,7%	5068	100%	6,3%
Août	4472	83,1%	908	16,9%	5380	100%	6,6%
Septembre	5890	83,7%	1147	16,3%	7037	100%	8,7%
Octobre	6508	83,9%	1253	16,1%	7761	100%	9,6%
Novembre	6198	85,1%	1082	14,9%	7280	100%	89,0%
Décembre	6904	86,0%	1122	14,0%	8026	100%	9,9%
Total	68119	84,0%	12961	16,0%	81080	100%	100%

Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 23 : Conséquences des accidents du travail dans la circulation selon le mois

Mois	Légèrement blessées	Grièvement blessées	Décédés 30 jours	Total des victimes	Gravité
Janvier	20459	2229	329	23017	111,1
Février	19029	2064	313	21407	111,1
Mars	22583	2429	353	25366	109,7
Avril	23513	2594	348	26455	111,2
Mai	26104	3152	403	29659	119,9
Juin	25376	2903	376	28655	114,4
Juillet	22636	2819	406	25861	124,7
Août	23120	2673	396	26189	117,2
Septembre	25233	2826	366	28425	112,3
Octobre	26918	2721	381	30020	103,3
Novembre	22420	2379	379	25179	109,5
Décembre	19856	2051	306	22214	106,1
Total	277248	30842	4356	312446	112,7

Source : SPF Économie - DG Statistiques/ Infographie : IBSR

A.3. Semaine ou week-end

Tableau 27 : Conséquences des accidents de la circulation en fonction de la période de la semaine - 2008-2012

Période de la semaine		Blessés légers	Blessés graves	Décédés 30 jours	Total des victimes	Gravité
Semaine	Jour	178997	17462	2135	198595	98,7
Semaine	Nuit	15028	2267	471	17766	154,1
Week-end	Jour	58150	7194	953	66297	122,9
Week-end	Nuit	25072	3918	797	29788	158,3
Inconnu		0	0	0	0	
Total		277248	30842	4356	312446	112,7

Source : SPF Économie - DG Statistiques/Infographie : IBSR

A.4. Jour de la semaine

Tableau 28 : Nombre d'accidents du travail dans le trafic selon le jour de la semaine et la nature du déplacement - 2008-2012

	Domicile-travail		Déplacements professionnels		Total	
	#	%	#	%	#	%
Lundi	13495	84,6%	2454	15,4%	15949	100%
Mardi	14182	83,8%	2751	16,2%	16933	100%
Mercredi	13097	83,7%	2547	16,3%	15644	100%
Jeudi	13071	84,2%	2451	15,8%	15522	100%
Vendredi	10624	84,1%	2006	15,9%	12630	100%
Samedi	2377	83,0%	486	17,0%	2863	100%
Dimanche	1273	82,7%	266	17,3%	1539	100%
Total	68119	84,0%	12961	16,0%	81080	100%

Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 29 : Conséquences des accidents domicile-travail selon le jour de la semaine – 2008-2012

Domicile-travail	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Lundi	4600	34,1%	7236	53,6%	1612	11,9%	47	0,3%	13495	100%	122,9
Mardi	4953	34,9%	7470	52,7%	1712	12,1%	47	0,3%	14182	100%	124,0
Mercredi	4649	35,5%	6763	51,6%	1635	12,5%	50	0,4%	13097	100%	128,7
Jeudi	4732	36,2%	6683	51,1%	1616	12,4%	40	0,3%	13071	100%	126,7
Vendredi	4348	40,9%	4756	44,8%	1483	14,0%	37	0,3%	10624	100%	143,1
Samedi	866	36,4%	1188	50,0%	305	12,8%	18	0,8%	2377	100%	135,9
Dimanche	443	34,8%	637	50,0%	187	14,7%	6	0,5%	1273	100%	151,6
Total	24591	36,1%	34733	51,0%	8550	12,6%	245	0,4%	68119	100%	129,1

Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 30 : Conséquences des accidents lors de déplacements professionnels selon le jour de la semaine – 2008-2012

Déplacement professionnel	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Lundi	821	33,5%	1295	52,8%	320	13,0%	18	0,7%	2454	100%	137,7
Mardi	884	32,1%	1468	53,4%	386	14,0%	13	0,5%	2751	100%	145,0
Mercredi	915	35,9%	1334	52,4%	279	11,0%	19	0,7%	2547	100%	117,0
Jeudi	866	35,3%	1262	51,5%	306	12,5%	17	0,7%	2451	100%	131,8
Vendredi	792	39,5%	900	44,9%	297	14,8%	17	0,8%	2006	100%	156,5
Samedi	170	35,0%	236	48,6%	76	15,6%	4	0,8%	486	100%	164,6
Dimanche	85	32,0%	134	50,4%	44	16,5%	3	1,1%	266	100%	176,7
Total	4533	35,0%	6629	51,1%	1708	13,2%	91	0,7%	12961	100%	138,8

Source : FAT/Infographie : IBSR

A.5. Région**Tableau 31 : Nombre d'accidents du travail dans la circulation selon la nature du déplacement et la région – 2008-2012**

	Domicile-travail		Déplacements professionnels		Total		
	#	%	#	%	#	%	% total
Région flamande	47987	85,7%	7998	14,3%	55985	100%	69,0%
Région wallonne	13464	81,4%	3075	18,6%	16539	100%	20,4%
Région Bruxelloise	6132	81,1%	1426	18,9%	7558	100%	9,3%
Étranger	536	53,7%	462	46,3%	998	100%	1,2%
Total	68119	84,0%	12961	16,0%	81080	100%	100%

Source : FAT/Infographie : IBSR

A.6. Province

Tableau 32 : Nombre d'accidents du travail dans la circulation selon la nature du déplacement et la province – 2008-2012

	Domicile-travail		Déplacements professionnels		Total		
	#	%	#	%	#	%	%
Anvers	15365	85,2%	2668	14,8%	18033	100%	22,3%
Brabant flamand	8499	86,3%	1349	13,7%	9848	100%	12,2%
Brabant wallon	1732	82,9%	358	17,1%	2090	100%	2,6%
Flandre occidentale	7911	85,6%	1326	14,4%	9237	100%	11,4%
Flandre orientale	10522	86,3%	1676	13,7%	12198	100%	15,0%
Hainaut	4867	82,8%	1014	17,2%	5881	100%	7,3%
Liège	4049	80,7%	968	19,3%	5017	100%	6,2%
Limbours	5690	85,3%	979	14,7%	6669	100%	8,2%
Luxembourg	816	77,9%	232	22,1%	1048	100%	1,3%
Namur	2000	79,9%	503	20,1%	2503	100%	3,1%
Région de Bruxelles-Capitale	6132	81,1%	1426	18,9%	7558	100%	9,3%
Étranger	536	53,7%	462	46,3%	998	100%	1,2%
Total	68119	84,0%	12961	16,0%	81080	100%	100,0%

Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 33 : Conséquences des accidents du travail dans le trafic selon la province – 2008-2012

Province	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Anvers	6896	38,2%	8894	49,3%	2202	12,2%	41	0,2%	18033	100%	124,4
Brabant flamand	3866	39,3%	4700	47,7%	1253	12,7%	29	0,3%	9848	100%	130,2
Brabant wallon	743	35,6%	1065	51,0%	273	13,1%	9	0,4%	2090	100%	134,9
Flandre occidentale	3234	35,0%	4968	53,8%	986	10,7%	49	0,5%	9237	100%	112,0
Flandre orientale	4470	36,6%	6301	51,7%	1387	11,4%	40	0,3%	12198	100%	117,0
Hainaut	1785	30,4%	3217	54,7%	832	14,1%	47	0,8%	5881	100%	149,5
Liège	1545	30,8%	2676	53,3%	774	15,4%	22	0,4%	5017	100%	158,7
Limbours	2067	31,0%	3743	56,1%	832	12,5%	27	0,4%	6669	100%	128,8
Luxembourg	312	29,8%	578	55,2%	145	13,8%	13	1,2%	1048	100%	150,8
Namur	733	29,3%	1379	55,1%	361	14,4%	30	1,2%	2503	100%	156,2
Région de Bruxelles-Capitale	3076	40,7%	3392	44,9%	1079	14,3%	11	0,1%	7558	100%	144,2
Étranger	397	39,8%	449	45,0%	134	13,4%	18	1,8%	998	100%	152,3
Total	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Source : FAT/Infographie : IBSR

A.7. Sexe

Tableau 34; Conséquences des accidents domicile-travail selon le sexe des victimes

Domicile-travail	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Femme	12864	38,2%	17099	50,8%	3658	10,9%	48	0,1%	33669	100%	110,1
Homme	11721	34,0%	17631	51,2%	4892	14,2%	197	0,6%	34441	100%	147,8
Inconnu	6	66,7%	3	33,3%		0,0%		0,0%	9	100%	0
Total	24591	36,1%	34733	51,0%	8550	12,6%	245	0,4%	68119	100%	129,1

Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 35 : Conséquences des accidents lors de déplacements professionnels selon le sexe des victimes

Déplacements professionnels	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Femme	1612	38,8%	2093	50,3%	450	10,8%	4	0,1%	4159	100%	109,2
Homme	2921	33,2%	4535	51,5%	1258	14,3%	87	1,0%	8801	100%	152,8
Inconnu		0,0%	1	100,0%		0,0%		0,0%	1	100%	0
Total	4533	35,0%	6629	51,1%	1708	13,2%	91	0,7%	12961	100%	138,8

Source : FAT/Infographie : IBSR

A.8. Âge

Tableau 36 : Nombre d'accidents du travail dans le trafic selon la nature du déplacement et l'âge des victimes

	Domicile-travail		Déplacements professionnels		Total		
	#	%	#	%	#	%	% total
15 à 17 ans	545	87,9%	75	12,1%	620	100%	0,8%
18 à 24 ans	11199	85,5%	1904	14,5%	13103	100%	16,2%
25 à 31 ans	16491	84,8%	2946	15,2%	19437	100%	24,0%
32 à 40 ans	16709	83,6%	3277	16,4%	19986	100%	24,6%
41 à 50 ans	15266	83,2%	3093	16,8%	18359	100%	22,6%
51 à 60 ans	7335	83,3%	1472	16,7%	8807	100%	10,9%
61 ans ou plus	573	74,8%	193	25,2%	766	100%	0,9%
Inconnu	1	50,0%	1	50,0%	2	100%	0,0%
Total	68119	84,0%	12961	16,0%	81080	100%	100%

Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 37 : Conséquences des accidents du travail dans le trafic selon l'âge – 2008-2012

	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
15 à 17 ans	246	39,7%	297	47,9%	74	11,9%	3	0,5%	620	100%	124,2
18 à 24 ans	4431	33,8%	7369	56,2%	1245	9,5%	58	0,4%	13103	100%	99,4
25 à 31 ans	7157	36,8%	10244	52,7%	1955	10,1%	81	0,4%	19437	100%	104,7
32 à 40 ans	7270	36,4%	10123	50,7%	2523	12,6%	70	0,4%	19986	100%	129,7
41 à 50 ans	6634	36,1%	8890	48,4%	2766	15,1%	69	0,4%	18359	100%	154,4
51 à 60 ans	3081	35,0%	4136	47,0%	1544	17,5%	46	0,5%	8807	100%	180,5
61 ans ou plus	304	39,7%	302	39,4%	151	19,7%	9	1,2%	766	100%	208,9
Inconnu	1	50,0%	1	50,0%		0,0%		0,0%	2	100%	0,0
Total	29124	36%	41362	51%	10258	13%	336	0%	81080	100%	130,7

Source : FAT/Infographie : IBSR

A.9. Sexe et Âge**Tableau 38 : Conséquences des accidents du travail dans le trafic en fonction de l'âge pour les femmes – 2008-2012**

Femmes	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
15 à 17 ans	75	44,9%	82	49,1%	9	5,4%	1	0,6%	167	100%	59,9
18 à 24 ans	2273	36,9%	3385	54,9%	504	8,2%	5	0,1%	6167	100%	82,5
25 à 31 ans	3866	39,5%	5090	52,0%	821	8,4%	18	0,2%	9795	100%	85,7
32 à 40 ans	3555	38,6%	4615	50,0%	1037	11,2%	14	0,2%	9221	100%	114,0
41 à 50 ans	3152	38,3%	3999	48,6%	1064	12,9%	7	0,1%	8222	100%	130,3
51 à 60 ans	1436	36,5%	1878	47,7%	616	15,7%	6	0,2%	3936	100%	158,0
61 ans ou plus	119	37,2%	143	44,7%	57	17,8%	1	0,3%	320	100%	181,3
Total	14476	38%	19192	51%	4108	11%	52	0%	37828	100%	110,0

Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 39 : Conséquences des accidents du travail dans le trafic en fonction de l'âge pour les hommes – 2008-2012

Hommes	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
15 à 17 ans	171	37,7%	215	47,5%	65	14,3%	2	0,4%	453	100%	147,9
18 à 24 ans	2157	31,1%	3983	57,4%	741	10,7%	53	0,8%	6934	100%	114,5
25 à 31 ans	3291	34,1%	5154	53,5%	1134	11,8%	63	0,7%	9642	100%	124,1
32 à 40 ans	3714	34,5%	5507	51,2%	1486	13,8%	56	0,5%	10763	100%	143,3
41 à 50 ans	3481	34,3%	4891	48,3%	1702	16,8%	62	0,6%	10136	100%	174,0
51 à 60 ans	1644	33,8%	2258	46,4%	928	19,1%	40	0,8%	4870	100%	198,8
61 ans ou plus	184	41,4%	158	35,6%	94	21,2%	8	1,8%	444	100%	229,7
Total	14642	34%	22166	51%	6150	14%	284	1%	43242	100%	148,8

Source : FAT/Infographie : IBSR

A.10. Agent matériel lié à la déviation**Tableau 40 : Nombre d'accidents du travail dans le trafic selon la nature du déplacement et l'agent matériel lié à la déviation 2008-2012**

	Domicile-travail		Déplacements		Total		
	#	%	#	%	#	%	% total
Véhicules lourds	1634	50,7%	1588	49,3%	3222	100%	5,3%
Véhicules légers	31805	83,5%	6275	16,5%	38080	100%	62,1%
Deux-roues et triporteurs	13852	92,8%	1069	7,2%	14921	100%	24,3%
Véhicules sur rails	354	89,8%	40	10,2%	394	100%	0,6%
Autres véhicules	3799	81,2%	878	18,8%	4677	100%	7,6%
Total	51444	83,9%	9850	16,1%	61294	100%	100,0%

Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 41 : Conséquences des accidents domicile-travail selon l'agent matériel lié à la déviation - 2008-2012

Domicile-travail	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Véhicules lourds	529	32,4%	854	52,3%	237	14,5%	14	0,9%	1634	100%	153,6
Véhicules légers	11720	36,8%	16333	51,4%	3640	11,4%	112	0,4%	31805	100%	118,0
Deux-roues et triporteurs	4654	33,6%	7019	50,7%	2131	15,4%	48	0,3%	13852	100%	157,3
Véhicules sur rails	118	33,3%	181	51,1%	50	14,1%	5	1,4%	354	100%	155,4
Autres véhicules	1371	36,1%	1914	50,4%	500	13,2%	14	0,4%	3799	100%	135,3
Total	18392	35,8%	26301	51,1%	6558	12,7%	193	0,4%	51444	100%	131,2

Source : FAT/Infographie : IBSR

Tableau 42 : Conséquences des accidents lors de déplacements professionnels selon l'agent matériel lié à la déviation – 2008-2012

Déplacements professionnels	CSS		IT		IP		AM		Total		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Véhicules lourds	390	24,6%	853	53,7%	308	19,4%	37	2,3%	1588	100%	217,3
Véhicules légers	2364	37,7%	3138	50,0%	737	11,7%	36	0,6%	6275	100%	123,2
Deux-roues et triporteurs	373	34,9%	562	52,6%	130	12,2%	4	0,4%	1069	100%	125,4
Véhicules sur rails	17	42,5%	15	37,5%	8	20,0%		0,0%	40	100%	200,0
Autres véhicules	294	33,5%	472	53,8%	105	12,0%	7	0,8%	878	100%	127,6
Total	3438	34,9%	5040	51,2%	1288	13,1%	84	0,9%	9850	100%	139,3

Source : FAT/Infographie : IBSR

B. Formulaire : Déclaration d'accident du travail

AANGIFTE VAN ARBEIDSONGEVAL

Versie 1/1/2012

Verzekeringsonderneming

Nummer verzekeringspolis:

Bijkomende onderverdeling van het polisnummer:

Tantecode van de getroffene (zie verzekeringspolis):

Ongevallensteekkaart: jaar nr.

Nummer ongeval bij de verzekeraar:

ASR-nummer: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Stuur dit formulier, binnen de 8 dagen na het ongeval naar de verzekeraar, samen met het medisch attest van eerste verzorging (art. 62 van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 en het KB van 12 maart 2003 tot vaststelling van de wijze en van de termijn van aangifte van een arbeidsongeval).

Hoe en wanneer u de inspecteur bevoegd inzake de arbeidsveiligheid van het FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg op de hoogte moet brengen van een ernstig ongeval, vindt u in de artikelen 26 en 27 van het koninklijk besluit van 27 maart 1988 betreffende het beleid inzake het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk.

WERKGEVER

1	Ondernemingsnummer:	RSZ:
2	en bij meerdere vestigingen, vestigingsnummer:	
3	Naam en voornaam of handelsnaam:	
4	Straat, nummer, bus:	
5	Postcode:	
6	Gemeente:	
7	Activiteit van de onderneming:	
8	Telefoonnummer van de contactpersoon:	
9	Bankrekeningnummer: IBAN	
10	Fin. instelling: BIC	

GETROFFENE

7	INSZ (identificatienummer sociale zekerheid):	
8	Naam:	
9	Voornaam:	
10	Geboortedatum:	
11	Nationaliteit:	
12	Geslacht: ☐ man ☐ vrouw	
13	Hoofdverblijfplaats -	
14	Straat, nummer, bus:	
15	Postcode:	
16	Gemeente:	
17	Land:	
18	Telefoonnummer:	
19	Taal van de correspondentie met de getroffene: ☐ Nederlands ☐ Frans ☐ Duits	
20	Vervantschap met de getroffene: ☐ geen vervantschap ☐ eerste graad (ouders en kinderen)	
21	☐ andere (vb. oom, grootouders)	
22	Bankrekeningnummer: IBAN	
23	Fin. instelling: BIC	
24	Dimona-nummer van de tewerkstelling:	
25	Duurtijd van de arbeidsovereenkomst: ☐ voor onbepaalde duur ☐ voor bepaalde duur	
26	Is de datum van uitsluiting gekend? ☐ ja ☐ neen	
27	Zo ja, datum van uitsluiting:	
28	Gedrag van de getroffene: ☐ ISCO-code:	
29	Hoelang beroep in de onderneming:	
30	Is de getroffene een uitzendkracht? ☐ ja ☐ neen	
31	Zo ja, het ondernemingsnummer van de gebruikende onderneming:	
32	Naam:	
33	Adres:	
34	Werk de getroffene op het ogenblik van het ongeval in de inrichting van een andere werkgever in het kader van werkzaamheden van een onderneming van buitenaf ⁽¹⁾ ? ☐ ja ☐ neen	
35	Zo ja, het ondernemingsnummer van deze andere werkgever:	
36	Naam:	
37	Adres:	

ONGEVAL

21	Dag van het ongeval:	datum:	uur:	min:	☐
22	Datum van kennisgeving aan de werkgever:				
23	Aard van het ongeval: ☐ arbeidsongeval ☐ ongeval op de weg naar of van het werk				
24	Werkdregeling van de getroffene op de dag van het ongeval:				
25	Plaats van het ongeval:				
26	☐ In de onderneming op het adres vermeld in veld 3				
27	☐ op de openbare weg. In bevestigend geval, betrof het een verkeersongeval? ☐ ja ☐ neen				
28	☐ op een andere plaats:				
29	Indien van de twee laatste bezet het laatste, vermeld het adres (in geval van een tijdelijke of mobiele werkplaats kan u het kopert tot de postcode en het wettelijk land:				
30	Straat, nummer:				
31	Postcode:				
32	Gemeente:				
33	Land:				
34	Wettelijk land:				
35	Waar (omgeving of soort plaats) bevond de getroffene zich toen het ongeval zich voerdeed (bijvoorbeeld: onderhoudsruimte, bouwplaats van een tunnel, lokale voorveest, kantoor, school, werkhuis, ziekenhuis, parkeerplaats, sporthal, op het dak van een hotel, particuliere woning, riool, tuin, auto, aan boord van een aangemeerd schip, onder water, enz.) ?				
36	Bepaal de algemene activiteit (soort werk) of de taak (in de ruime zin) die de getroffene aan het verrichten was toen het ongeval zich voerdeed (bijvoorbeeld: verwerking van producten, opslag, grondverzet, nieuwbouw of sloop van een bouwwerk, werk in de landbouw of bodbouw, werk met levende dieren, verzorging, bijstand aan een persoon of aan personen, opleiding, kantoorwerk, inkoop, verkoop, kunst, of de nevenactiviteiten van deze verschillende werkzaamheden, zoals installatie, koken, onderhoud, reparatie, schoonmaken, enz.)				
37	Bepaal de specifieke activiteit die de getroffene aan het verrichten was toen het ongeval zich voerdeed (bijvoorbeeld: wullen van de machine, werken met handgereedschap, besturen van een transportmiddel, grijpen, optillen, een voorwerp rollen, een last dragen, een doos sluiten, een ladder opgaan, lopen, gaan zitten, enz.) EN de daarbij betrokken voorwerpen (bijvoorbeeld: gereedschap, machine, uitrusting, materialen, voorwerpen, instrumenten, stoffen, enz.)				
38	Aan welk soort werkplek stond het slachtoffer op het moment van het ongeval? ⁽²⁾				
39	☐ gebruikelijke werkplek of lokale eenheid				
40	☐ occasionele of mobiele werkplek of onderweg voor rekening van de werkgever				
41	☐ andere werkplek				
42	Welke gebeurtenissen die afwijken van de normale gang van het werk, hebben tot het ongeval geleid? (bijvoorbeeld: elektrische storing, explosie, vuur, overlopen, kanten, lekken, gasvorming, barsten, vallen of instorten van voorwerpen, abnormaal starten of functioneren van een machine, verlies van controle over een transportmiddel of voorwerp, uitglijden of val van een persoon, ongepaste handeling, veranderende bewegingen, verandering, sterk, gedwongen, aangevallen worden, enz.) Vermeld alle gebeurtenissen EN de voorwerpen die daarbij een rol hebben gespeeld (bijvoorbeeld: gereedschap, machine, uitrusting, materialen, voorwerpen, instrumenten, stoffen, enz.)				
43	Laatst afwijkende gebeurtenis die tot het ongeval heeft geleid ⁽³⁾				
44	Voorwerp betrokken bij deze gebeurtenis ⁽³⁾				
45	Code ⁽³⁾				
46	Code ⁽³⁾				

33. Werd er een proces-verbaal opgesteld? ☐ ja ☐ neen ☐ weet niet Zo ja, proces-verbaal met identificatienummer op door opgesteld te 34. Kan een derde aansprakelijk gesteld worden voor het ongeval? ☐ ja ☐ neen ☐ weet niet Zo ja, naam en adres: naam en adres van de verzekeraar: Polissnummer 35. Waren er getuigen aanwezig? ☐ ja ☐ neen ☐ weet niet Zo ja, Naam - Straat, nr., bus - Postcode - Gemeente - Land Soort ⁽⁴⁾	PREVENTIE 45. Welke beschermingsmiddelen droeg de getroffene op het ogenblik van het ongeval? ☐ geen ☐ helm ☐ handschoenen ☐ veiligheidsbril ☐ aangezichtsscherm ☐ beschermingsvest ☐ signaaltekend ☐ gehoorbescherming ☐ veiligheidsschoeisel ☐ ademhalingsmasker met verse luchtvoorraad ☐ ademhalingsmasker met filter ☐ gewoon mondkapje ☐ valbeveiliging ☐ andere: 46. Getroffen preventiemaatregelen om de herhaling van een dergelijk ongeval te vermijden: Code ⁽³⁾ Code ⁽³⁾ Code ⁽³⁾ 47. Bedrijfsleiden risicocodes ⁽⁶⁾ Code ⁽³⁾ Code ⁽³⁾
LETSEL 36. Hoe is de getroffene (fysiek of psychisch) gewond geraakt? Beschrijf in dalende volgorde van belangrijkheid alle verschillende contacten die de verwondingen hebben veroorzaakt (bijvoorbeeld: contact met elektrische stroom; een vermetelheid of gewaagde stoffen; verdrinking; bedruiven worden; door iets pynstoken worden (gas, vloeistof, vaste materialen); verplettering tegen een voorwerp of stoot door een voorwerp; botsing; contact met uitlopende of puntige voorwerpen; bekleding of verplettering in, onder of tussen iets; problemen met het bewegingsapparaat; psychische shock; verwonding door dier of mens; enz.) Elk de daarbij betrokken voorwerpen (bijvoorbeeld: gereedschap, machine, uitrusting, materialen, voorwerpen, instrumenten, stoffen, enz.) 37. Soort letsel ⁽³⁾ : Code ⁽³⁾ Code ⁽³⁾ 38. Verwond deel van het lichaam ⁽³⁾ : Code ⁽³⁾ Code ⁽³⁾	VERGOEDING 48. Is de getroffene aangesloten bij de RSZ? ☐ ja ☐ neen Zo neen, geef de reden: 49. Werknemerscode van de sociale verzekering: ☐ arbeider ☐ bediende ☐ dienstbode Indien niet gekend, vermeld de beroepscode: ☐ andere (te bepalen): 50. Betreft het een tewerkstelling van een leerling in opleiding tot ondernemingshoofd? ☐ ja (ga naar vraag 62) ☐ neen 51. Partij (sub)comité - Benaming: Nummer: 52. Aard van de arbeidsovereenkomst: ☐ voltijds ☐ deeltijds 53. Aantal dagen per week van het arbeidstelsel: dagen en maanden 54. Gemiddeld aantal uren per week van de getroffene: uren en maanden 55. Gemiddeld aantal uren per week van de maatpersoon: uren en maanden 56. Is de getroffene een gepensioneerd die een beroepsactiviteit blijft uitoefenen? ☐ ja ☐ neen 57. Bezoldigingswijze: ☐ vaste bezoldiging (ga verder met vraag 58) ☐ per stuk, per taak of per opdracht (ga naar vraag 60) ☐ tegen commissie (volledig of gedeeltelijk) (ga naar vraag 60) 58. Basisbedrag van de bezoldiging: - tijdsbedrag: ☐ uur ☐ dag ☐ week ☐ maand ☐ kwartaal ☐ jaar - In geval van een variabel loon, vermeld de overeenstemming met de aangegeven tijdsbedrag: - totaal van de bezoldigingen en de voordelen onderworpen aan de RSZ zonder overuren, bijkomend vakantiegeld en eindejaarspremie. (Het vermelde bedrag moet overeenstemmen met de tijdsbedrag of met de tijdsbedrag en de cyclus): € 59. Eindejaarspremie? ☐ ja ☐ neen ☐ % van het jaarloon ☐ forfaitair bedrag van € ☐ het loon voor een aantal uren. Aantal uren: (uitgedrukt op jaarbasis) 60. Andere voordelen niet geïndiceerd in een andere rubriek: € Aard van de voordelen: 61. Is de getroffene van functie veranderd tijdens het jaar dat voorafgaat aan het arbeidsongeval? ☐ ja ☐ neen Zo ja, datum laatste functiewijziging: 62. Aantal verloren arbeidsuren op de dag van het ongeval: Loonverlies voor de verloren arbeidsuren: € Aangever (naam en hoedanigheid): Naam van de preventieadviseur:
VERZORGING 39. Werden medische zorgen verstrekt bij de werkgever? ☐ ja ☐ neen Zo ja, datum: uur: min.: Hoedanigheid van de verstrekker: 40. Werden medische zorgen verstrekt door een externe geneesheer? ☐ ja ☐ neen ☐ weet niet Zo ja, datum: uur: min.: Identificatienummer bij het RIZIV van de externe geneesheer: Naam en voornaam van de externe geneesheer: Straat, nummer, bus: Postcode: Gemeente: 41. Werden medische zorgen verstrekt in een ziekenhuis? ☐ ja ☐ neen ☐ weet niet Zo ja, datum: uur: min.: Identificatienummer bij het RIZIV van het ziekenhuis ⁽³⁾ : Benaming van het ziekenhuis: Straat, nummer, bus: Postcode: Gemeente:	GEVOLGEN 42. Gevolgen van het ongeval: ☐ geen tijdelijke arbeidsongeschiktheid en geen prothesen te voorzien ☐ geen tijdelijke arbeidsongeschiktheid, wel prothesen te voorzien ☐ tijdelijke arbeidsongeschiktheid ☐ blijvende arbeidsongeschiktheid te voorzien ☐ overlijden, datum van overlijden: uur: min.: 43. Stopzetting van de beroepsactiviteit - datum Indien het werk nog niet is hervat, de waarschijnlijke duur van de tijdelijke arbeidsongeschiktheid: dagen 44. Datum van de effectieve werkhervatting: (1) Zoals bedoeld in de wetgeving betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk en meer bepaald de afdeling 1 - "Werksaamheden van ondernemingen van buitenaf" van hoofdstuk IV - Bijzondere bepalingen betreffende werksaamheden van ondernemingen van buitenaf" van de Wet van 4 augustus 1988. (2) niet in te vullen indien het een ongeval op de arbeidsweg betreft (3) zie Bijlage IV van hoofdstuk I, titel II uit de Codex Welzijn (KB 27 maart 1988 betreffende de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk)
63. Ziektenfonds - Code of naam: Straat, nummer, bus: Postcode: Gemeente: Aansluitingsnummer:	Datum: Datum: Handtekening: Handtekening: (4) notariële "R" voor een rechtstreekse getuige, "O" voor een onrechtstreekse getuige (5) in te vullen indien gekend (6) facultatief veld



Institut Belge pour la Sécurité routière
Chaussée de Haacht 1405
1130 Bruxelles
info@ibsr.be

Tel.: 02 244 15 11
Fax: 02 216 43 42