



FONDS DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

## LE RISQUE ROUTIER SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL MARS 2006

### 1. Introduction

Cette étude a pour objet de présenter dans un premier temps les chiffres des accidents survenus sur le chemin du travail, dans le secteur privé, et impliquant un véhicule (motorisé ou non) entre 1997 et 2004, d'analyser l'évolution de ces résultats et de les comparer avec l'évolution générale des accidents de la route.

Dans un second temps, cette note analyse de manière détaillée les accidents survenus sur le chemin du travail avec un véhicule durant l'année 2004. La description des différentes variables permet de broser le profil des accidents et de leurs victimes.

L'objectif de cette étude nous a conduit à sélectionner les données dans la base de données du FAT sur base des agents matériels de l'accident :

- Les agents matériels de la nomenclature du code du bien-être au travail ARAB-B 231 et 232 reprenant d'une part, les véhicules roulant à moteur parmi lesquels on retrouvera essentiellement les automobiles mais aussi, les camions et camionnettes ainsi que les motos et cyclomoteurs (231) et d'autre part, les véhicules roulant sans moteur, essentiellement les vélos (232).

Il faut garder à la conscience que ceci ne désigne que l'agent matériel impliqué dans l'accident, sans donner la certitude que celui-ci corresponde effectivement au moyen de transport emprunté par la victime.

**Par ailleurs, le lieu de survenance de l'accident est le chemin du travail, à l'exclusion donc des accidents survenus sur les lieux du travail.**

En outre, la distribution géographique des accidents s'est faite en fonction du lieu de l'accident, critère disponible dans la base de données du FAT. Le code postal du lieu de résidence de la victime n'est en effet disponible que pour les accidents survenus après le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Le choix de limiter l'étude des accidents routiers aux seuls accidents sur le chemin du travail est guidé par le fait que la sélection des variables disponibles actuellement dans la banque de données ne permet pas de distinguer parmi les accidents survenus pendant l'exécution du contrat de travail, ceux qui sont survenus sur la voie publique, qui sont donc des accidents de la route, de ceux qui, bien qu'impliquant un véhicule à moteur, se sont en réalité déroulés dans l'enceinte de l'entreprise, par exemple avec un chariot ou lors de déplacements à l'intérieur d'un site industriel. La double sélection chemin de travail et véhicule avec ou sans moteur, permet d'avoir la quasi-certitude d'être effectivement bien confrontés à des accidents de la circulation.

## 2. Le risque routier sur le chemin du travail en Belgique de 1997 à 2004.

### 2.1. APERÇU GLOBAL DES ACCIDENTS AVEC VÉHICULES DANS LES ACCIDENTS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL.

#### 2.1.1. Volume des accidents

De 1997 à 2004, 167 597 personnes ont été victimes d'un accident sur le chemin du travail et parmi elles, 106 622, soit près de **64 %** eurent un accident impliquant un véhicule à moteur ou un vélo. Même si au fil des 4 dernières années, la part relative des véhicules dans les accidents sur le chemin du travail a tendance à diminuer légèrement, l'importance du phénomène mérite qu'on lui accorde toute l'attention requise.

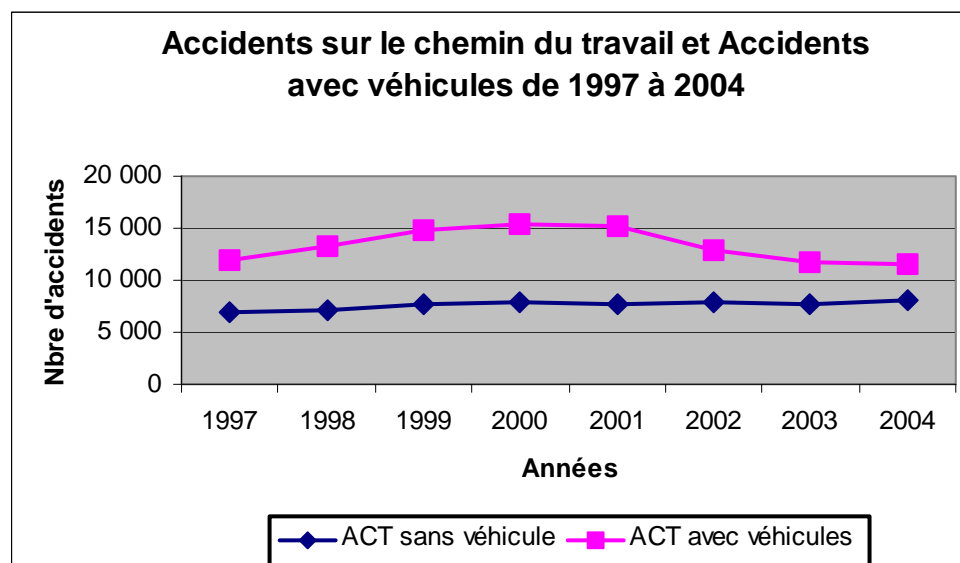
**Tableau 1 : Distribution annuelle des accidents sur le chemin du travail (ACT) et des ACT impliquant un véhicule et part relative de ces derniers - 1997-2004.**

Année	Tous ACT	ACT avec véhicules	% des ACT avec véhicules parmi les ACT
1997	18 835	11 914	63,3
1998	20 444	13 359	65,3
1999	22 482	14 750	65,6
2000	23 214	15 418	66,4
2001	22 993	15 271	66,4
2002	20 627	12 805	62,1
2003	19 394	11 647	60,1
2004	19 608	11 458	58,4
<b>Total 97-2004</b>	<b>167 597</b>	<b>106 622</b>	<b>63,6</b>

Ce premier tableau permet de repérer l'importance des véhicules avec ou sans moteur dans le total des accidents sur le chemin du travail . En effet, avec près de 60 % des accidents sur le chemin du travail, il est incontestable que les variations du nombre des accidents impliquant un véhicule influent sur l'évolution générale des accidents sur le chemin du travail. En effet, si l'on soustrait les accidents avec véhicule du total des accidents sur le chemin du travail, on observe que ces derniers ont plutôt tendance à augmenter.

C'est ce que démontre le graphique suivant.

Graphique 1 : Accidents sur le chemin du travail avec et sans véhicules de 1997 à 2004



Ainsi, après avoir connu un nombre maximum en 2000, il s'amorce une régression du nombre d'accidents avec véhicule. C'est cette seule diminution qui est à l'origine de la diminution du nombre total annuel des accidents sur le chemin du travail.

Mais l'importance du phénomène des accidents avec véhicules sur le chemin du travail se mesure également au travers de l'analyse de leurs conséquences en termes de décès ou d'incapacités temporaires et permanentes.

Les tableaux et graphiques qui suivent sont éloquentes à ce sujet.

### 2.1.2. Les conséquences des accidents

Tableau 2 : Distribution en nombre absolu des conséquences des accidents sur le chemin du travail impliquant un véhicule de 1997 à 2004.

Année	Suites de l'accident				Total
	CSS	ITT	IPP	Mortels	
1997	4586	5690	1562	76	11 914
1998	5135	6566	1575	83	13 359
1999	5814	7177	1675	84	14 750
2000	5801	7775	1734	108	15 418
2001	5273	8061	1846	91	15 271
2002	4440	6801	1484	80	12 805
2003	4359	5810	1431	47	11 647
2004	4445	5703	1252	58	11 458
<b>Total</b>	<b>39853</b>	<b>53583</b>	<b>12559</b>	<b>627</b>	<b>106 622</b>

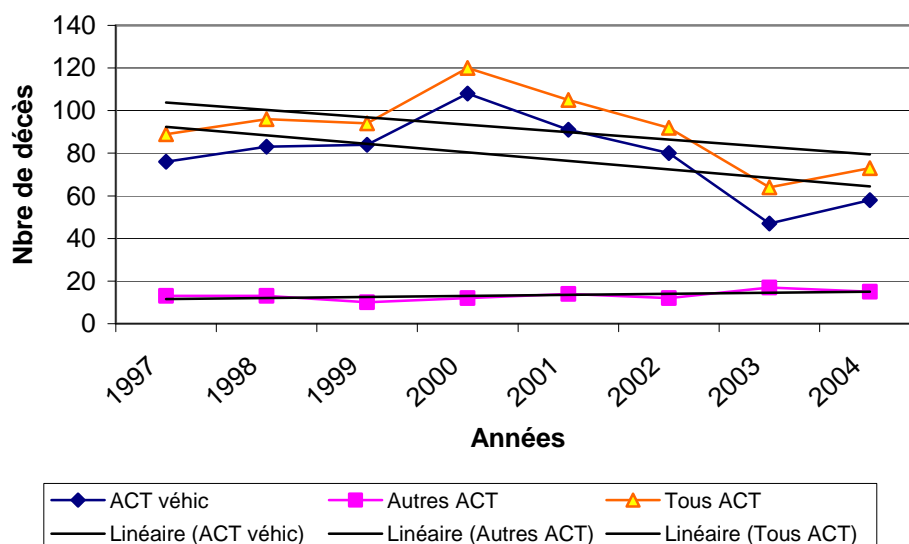
Tableau 3: Distribution en % des conséquences des accidents sur le chemin du travail impliquant un véhicule de 1997 à 2004.

Année	Suites de l'accident (%)				Total
	CSS	ITT	IPP	Mortels	
1997	38,5	47,8	13,1	0,6	100
1998	38,4	49,2	11,8	0,6	100
1999	39,4	48,7	11,4	0,6	100
2000	37,6	50,4	11,2	0,7	100
2001	34,5	52,8	12,1	0,6	100
2002	34,7	53,1	11,6	0,6	100
2003	37,4	49,9	12,3	0,4	100
2004	38,8	49,8	10,9	0,5	100
<b>Moyenne</b>	<b>37,4</b>	<b>50,3</b>	<b>11,8</b>	<b>0,6</b>	<b>100</b>

Plus de 61 % des accidents ont une conséquence plus importante que des seuls frais médicaux. En moyenne, 12 accidents sur 100 laisseront des séquelles permanentes à la victime ou causeront son décès (contre 7 accidents sur 100 sur le lieu du travail).

### 2.1.3. La mortalité

Graphique 2 : Evolution du nombre de décès lors d'accidents sur le chemin du travail impliquant ou non un véhicule (1997 à 2004).

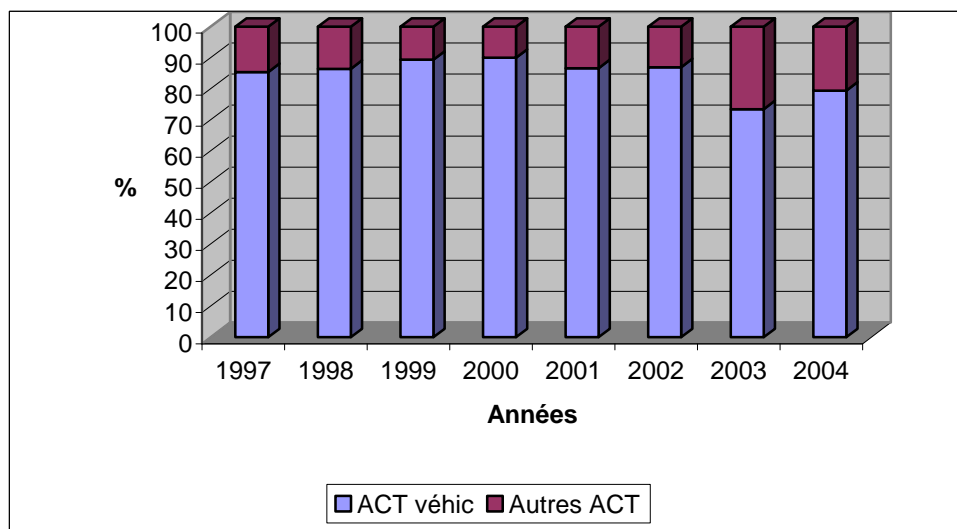


Ce graphique montre le taux de mortalité des accidents impliquant un véhicule par rapport aux autres formes d'accidents sur le chemin du travail.

On remarque que si la tendance linéaire du nombre de décès est décroissante pour les accidents avec véhicule, cette diminution apparaît après 2000. Inversement, la tendance linéaire de la mortalité des autres formes d'accidents sur le chemin du travail est à la stagnation voire à une légère augmentation.

Il faut noter par ailleurs que les accidents avec véhicule représentent sur les huit années étudiées une moyenne de 85.5 % de l'ensemble des accidents mortels sur le chemin du travail.

Graphique 3 : Evolution de la part relative des accidents avec véhicule dans les accidents mortels sur le chemin du travail (1997-2004).

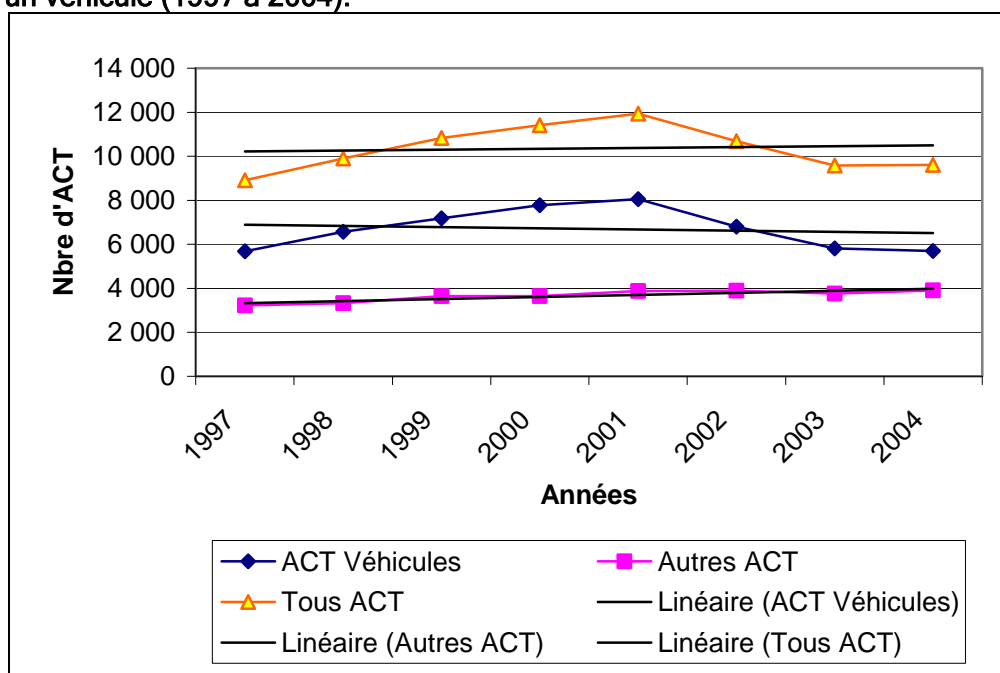


Ceci démontre l'influence majeure que peuvent avoir les accidents avec véhicule sur l'ensemble des chiffres d'accidents sur le chemin du travail.

#### 2.1.4. L'incapacité temporaire

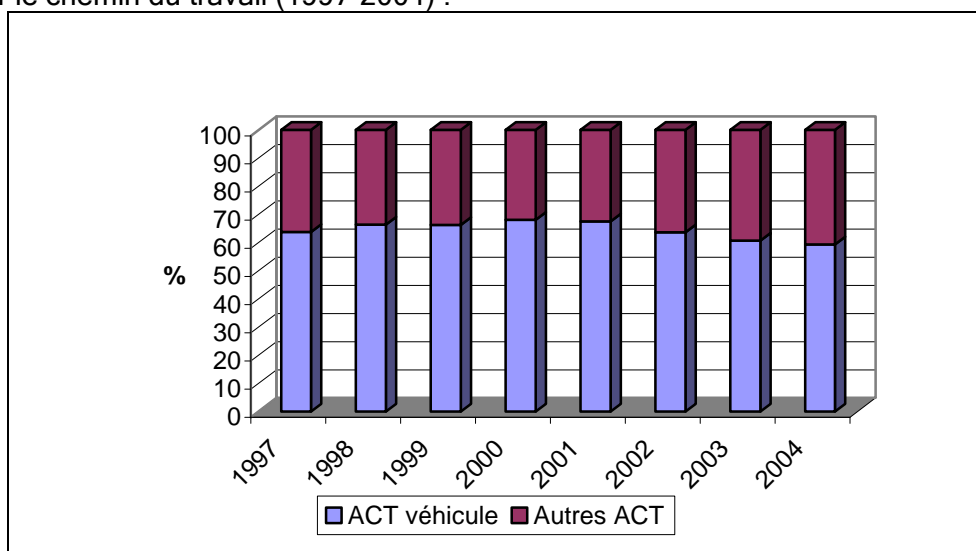
Il s'agit d'analyser les accidents ayant entraîné une incapacité temporaire de travail parmi les accidents survenus sur le chemin du travail impliquant ou non un véhicule.

Graphique 4 : Evolution du nombre d'accidents avec ITT sur le chemin du travail impliquant ou non un véhicule (1997 à 2004).



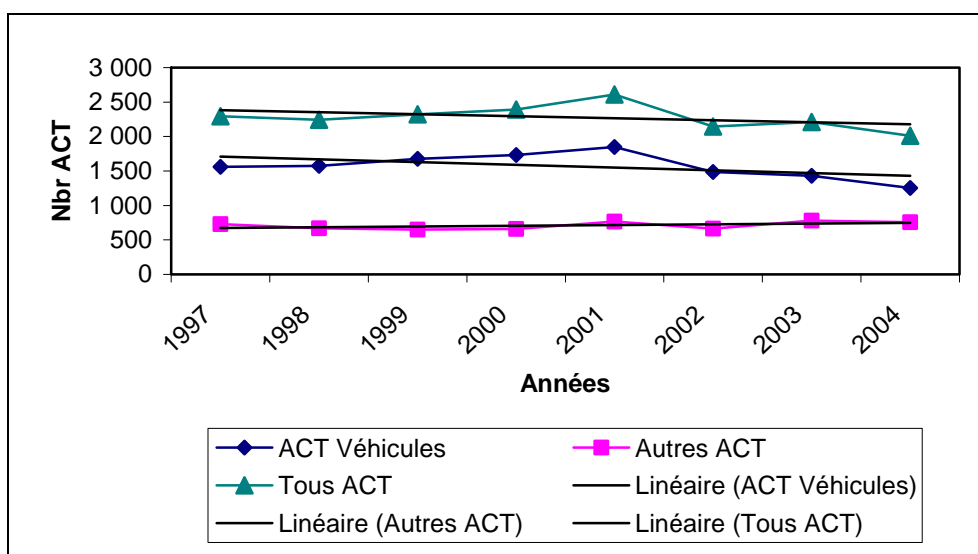
Ce graphique montre logiquement les mêmes tendances que ce que l'on a pu observer pour l'ensemble des accidents de chemin de travail, toutes suites confondues, à savoir l'évolution distincte à partir de 2000 des accidents impliquant un véhicule et des autres accidents.

Graphique 5 : Evolution de la part relative des accidents avec véhicule dans les accidents avec ITT sur le chemin du travail (1997-2004) .



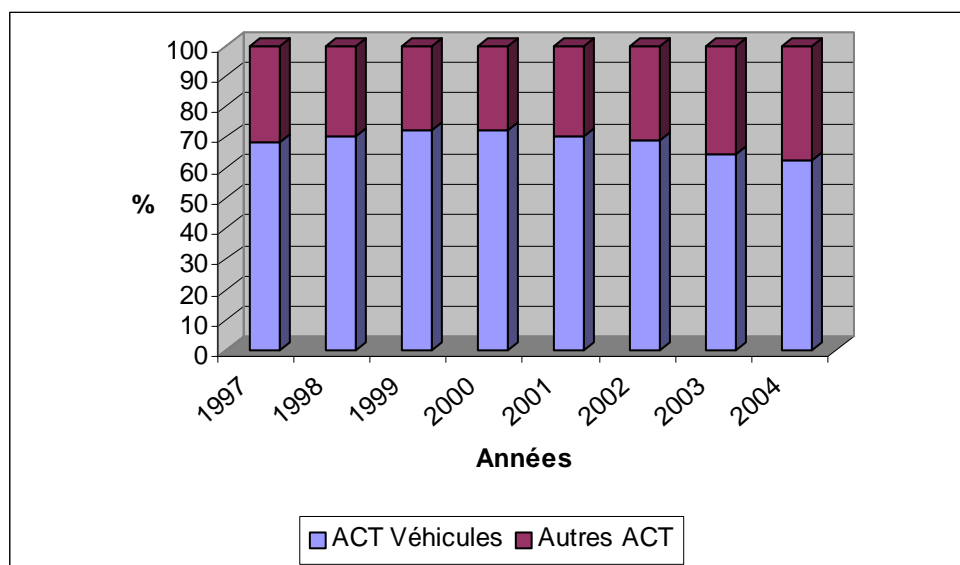
### 2.1.5. L'incapacité permanente

Graphique 6 : Evolution du nombre d'accidents avec IPP sur le chemin du travail impliquant ou non un véhicule (1997 à 2004).



On observe ici aussi une tendance à la diminution des accidents sur le chemin du travail entraînant une incapacité permanente, au moins depuis 2001, essentiellement due à la diminution des accidents impliquant des véhicules.

**Graphique 7 : Evolution de la part relative des accidents avec véhicule dans les accidents avec IPP sur le chemin du travail (1997-2004) .**



**Conclusions :**

Compte tenu de leur prépondérance dans les accidents de chemin de travail, l'évolution des accidents dans lesquels un véhicule est impliqué influe de manière déterminante sur l'évolution des accidents de chemin de travail. La diminution des accidents de chemin de travail depuis 2000 résulte de la diminution des accidents avec véhicules.

Les conséquences des accidents avec véhicule sont particulièrement graves, comme on peut s'y attendre ; la part qu'ils représentent dans les accidents avec incapacité permanente et accidents mortels est la démonstration.

## 2.2. COMPARAISON DE L'ÉVOLUTION DES ACCIDENTS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL AVEC L'ÉVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE AVEC LÉSIONS CORPORELLES.

La définition de l'accident du travail et sur le chemin du travail renvoie à l'existence de lésions corporelles. Sans lésion, il n'y a pas d'accident au sens de la loi sur les accidents du travail du 10 avril 1971. Nous avons dès lors comparé les évolutions des chiffres des accidents sur le chemin du travail extraits de la banque de données du FAT avec les résultats publiés sur le site l'IBSR concernant les accidents corporels (Tableau 3)

Tableau 4 : Comparaison de l'évolution des variations du nombre des accidents corporels de la route et du nombre des accidents sur le chemin du travail avec véhicule (1980-2004).

Année	Nbre accidents corporels de la route	Variation en nbre absolu	Variation en %	Nbre ACT avec véhicules	Variation en nbre absolu	Variation en %	Part des ACT dans le total des accidents corporels en %
1980	60 758			X	X	X	X
1990	62 446	+1 688	2,8	X	X	X	X
1991	58 223	-4 223	-6,8	X	X	X	X
1992	55 438	-2 785	-4,8	X	X	X	X
1993	54 933	-505	-0,9	X	X	X	X
1994	53 018	-1 915	-3,5	X	X	X	X
1995	50 744	-2 274	-4,3	X	X	X	X
1996	48 750	-1 994	-3,9	X	X	X	X
1997	50 078	+1 328	2,7	11 914			
1998	51 167	+1 089	2,2	13 359	+1 445	12,1	26,1
1999	51 601	+434	0,8	14 750	+1 391	10,4	28,6
2000	49 065	-2 536	-4,9	15 418	+668	4,5	31,4
2001	47 444	-1 621	-3,3	15 271	-147	-1,0	32,2
2002	47 619	+175	0,4	12 805	-2 466	-16,1	26,9
2003	X	X	X	11 647	-1 158	-9,0	X
2004	X	X	X	11 458	-189	-1,6	X

Sources : Site internet de l'IBSR : rapport annuel sur la sécurité routière 2001 pour les données « accidents corporels de la route » et banque de donnée du FAT pour les accidents de chemin de travail avec véhicules.

L'analyse de ce tableau peut se faire sous deux aspects. Le premier de ces aspects est celui de l'évolution des variations en % du nombre d'accidents corporels de la route d'une part et des accidents sur le chemin du travail de l'autre. Le second est l'analyse de la part relative que les accidents sur le chemin du travail représentent dans l'ensemble des accidents corporels de la route.

Pour ce qui est des évolutions respectives des variations en % des nombres d'accidents, on relève d'emblée des évolutions dissymétriques. En effet, alors que le nombre des accidents corporels chute de 4.9 % entre 1997 et 2002 selon les chiffres de l'IBSR, les accidents sur le chemin du travail avec véhicule augmentent quant à eux de près de 7.5 % pendant la même période.

Ce tableau montre également que le nombre d'accidents sur le chemin du travail impliquant un véhicule représente plus du quart du nombre des accidents corporels en Belgique. On peut dès lors s'attendre à ce que l'évolution du nombre de ces accidents sur le chemin du travail ait un impact sur les résultats globaux des accidents de la route.



Lors d'une interpellation parlementaire à propos de l'évolution mensuelle du nombre d'accidents de circulation, le Ministre de la Mobilité avait présenté le baromètre de la sécurité routière comme « instrument développé pour répondre à une demande importante de chiffres récents et fiables, permettant à la politique en matière de sécurité routière de se confronter et de s'adapter à la réalité sans cesse changeante ». Afin de rendre compte de l'évolution des chiffres d'accidents mensuels pour le baromètre d'un mois donné, il est utilisé comme indicateur des « totaux annuels mobiles ». Le total annuel mobile est égal au chiffre du mois + la somme des 11 mois précédents. Les totaux annuels ou totaux annuels mobiles de 12 mois, ont l'avantage de supprimer les effets liés aux saisons et rendre plus visible la tendance des chiffres. L'IBSR considère que ses chiffres peuvent être considérés comme définitifs 6 mois après la clôture de la période.

Nous avons effectué la même opération avec les données d'accidents de chemin de travail et comparé nos résultats avec ceux fournis dans le compte rendu de la réponse à la question parlementaire (In : Chambre.4<sup>e</sup> session de la 51<sup>e</sup> législature ORVA 51 103 19-12-2005). Le résultat de cette comparaison figure dans le tableau ci-dessous.

**Tableau 5 : Evolution du nombre des accidents corporels et des accidents sur le chemin du travail avec véhicule en « totaux annuels mobiles » (décembre 2003-mars 2005).**

Mois	Nbre des accidents corporels en Belgique	Variation en nbre absolu	Variation en %	Nbre des ACT avec véhicules	Variation en nbre absolu	Variation en %
déc-03	54 098			11 647		
janv-04	53 931	-167	-0,31	11 404	-243	-2.09
févr-04	53 734	-197	-0,37	11 469	65	0.57
mars-04	53 518	-216	-0,40	11 617	148	1.29
avr-04	53 144	-374	-0,70	11 611	-6	-0.05
mai-04	53 096	-48	-0,09	11 491	-120	-1.03
juin-04	52 678	-418	-0,79	11 581	90	0.78
juil-04	52 157	-521	-0,99	11 504	-77	-0.66
août-04	52 098	-59	-0,11	11 626	122	1.06
sept-04	52 062	-36	-0,07	11 637	11	0.09
oct-04	52 064	2	0,00	11 584	-53	-0.46
nov-04	51 871	-193	-0,37	11 625	41	0.35
déc-04	52 197	326	0,63	11 458	-167	-1.44
janv-05	52 080	-117	-0,22	11 399	-59	-0.51
févr-05	52 283	203	0,39	11 409	10	0.09
mars-05	51 966	-317	-0,61	11 451	42	0.37
<b>Variation de déc 03 à mar 05</b>		<b>- 2 132</b>	<b>- 3,94 %</b>		<b>-196</b>	<b>-1,68 %</b>

### 3. Analyse des accidents routiers sur le chemin du travail en 2004.

Dans ce chapitre, est présentée une analyse plus détaillée des accidents survenus sur le chemin du travail en 2004 et impliquant un véhicule à moteur ou sans moteur.

#### 3.1. LES CONSÉQUENCES DE L'ACCIDENT

##### 3.1.1. Les suites des accidents

Tableau 6 : Distribution des accidents sur le chemin du travail avec véhicules selon leur suite - 2004.

Année	Suites des accidents avec véhicule								Total	
	CSS		IT		IP		Mortels			
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
2004	4 445	38,8	5 703	49,8	1 252	10,9	58	0,5	11 458	100

Les 58 accidents mortels impliquant un véhicule, représentent près de 80 % des accidents mortels survenus sur le chemin du travail, tous agents matériels confondus durant l'année 2004. Les accidents impliquant un véhicule connaissent plus souvent des conséquences en termes d'incapacité de travail temporaire ou permanente que les autres accidents survenus sur le chemin du travail.

##### 3.1.2. Les incapacités temporaires de travail

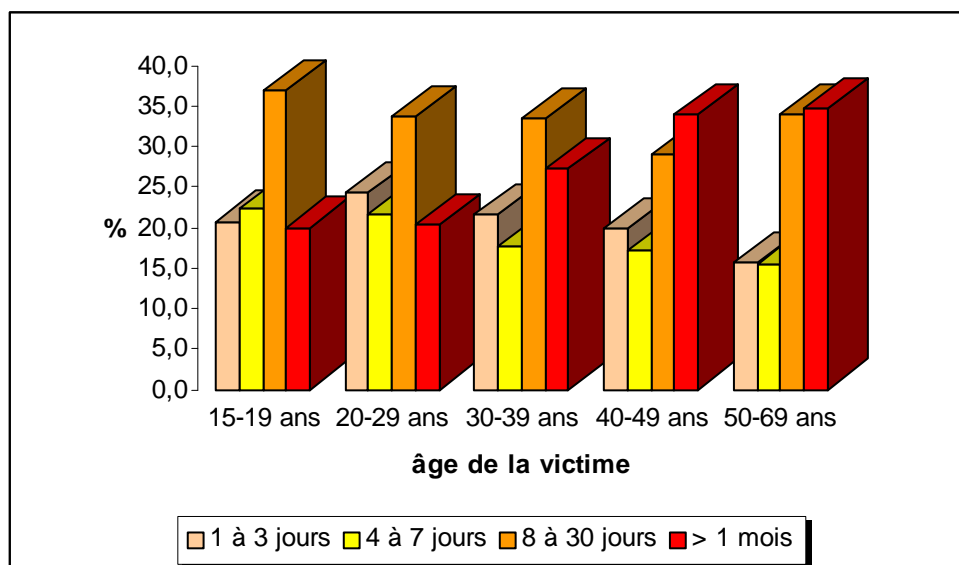
Tableau 7 : Distribution des accidents sur le chemin du travail et impliquant un véhicule en 2004 selon la durée de l'ITT.

Durée de l'ITT	Fréquence des durées d'ITT	
	N	%
0 jours	4 672	40,8
1 à 3 jours	1 470	12,8
4 à 7 jours	1 296	11,3
8 à 15 jours	1 242	10,8
15 à 30 jours	988	8,6
1 à < 3 mois	1 260	11,0
3 à < 6 mois	379	3,3
6 à < 1 an	143	1,2
1 à < 2 ans	0	0,0
2 ans et plus	8	0,1
<b>Total</b>	<b>11 458</b>	<b>100,0</b>

60 % des accidents de ce type entraînent des incapacités temporaires de travail et 26.4 % de ces incapacités sont longues de plus d'un mois.

Dans le graphique 8 est visualisée la répartition des durées d'incapacité selon l'âge de la victime.

**Graphique 8 : Distribution en fréquence relative des durées d'incapacité temporaires de travail selon l'âge des victimes d'accidents avec véhicule sur le chemin du travail en 2004.**



Ce graphique permet de remarquer que plus la victime est âgée, plus le taux des périodes d'incapacité supérieures à un mois augmente.

Le tableau suivant analyse la distribution des durées d'incapacité temporaire selon le genre de la victime

**Tableau 8 : Distribution des durées d'ITT selon le genre de la victime d'accident sur le chemin du travail impliquant un véhicule - 2004.**

Durée de l'ITT	Genre				Total	
	Femmes		Hommes		N	%
	N	%	N	%		
<b>0 jours</b>	2 157	<b>42</b>	2 515	<b>39</b>	4 672	<b>41</b>
<b>1 à 3 jours</b>	679	<b>13</b>	791	<b>12</b>	1 470	<b>13</b>
<b>4 à 7 jours</b>	588	<b>12</b>	708	<b>11</b>	1 296	<b>11</b>
<b>8 à 15 jours</b>	516	<b>10</b>	726	<b>11</b>	1 242	<b>11</b>
<b>15 à 30 jours</b>	415	<b>8</b>	573	<b>9</b>	988	<b>9</b>
<b>1 à &lt; 3 mois</b>	536	<b>11</b>	724	<b>11</b>	1 260	<b>11</b>
<b>3 à &lt; 6 mois</b>	146	<b>3</b>	233	<b>4</b>	379	<b>3</b>
<b>6 à &lt; 1 an</b>	46	<b>1</b>	97	<b>2</b>	143	<b>1</b>
<b>1 à &lt; 2 ans</b>	0	<b>0</b>	0	<b>0</b>	0	<b>0</b>
<b>2 ans et plus</b>	4	<b>0</b>	4	<b>0</b>	8	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>5 087</b>	<b>100</b>	<b>6 371</b>	<b>100</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

Ce tableau montre que les deux distributions selon le genre de la victime sont relativement analogues.

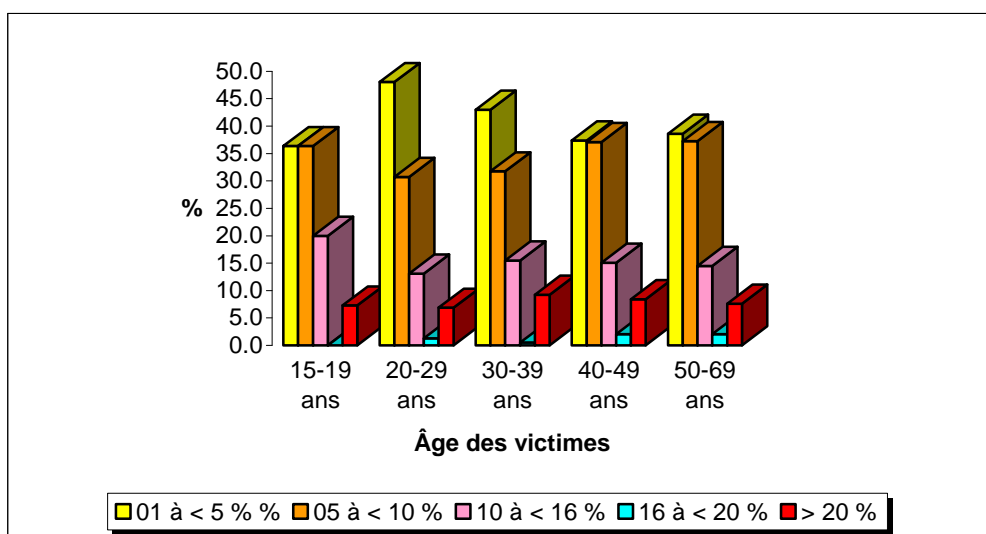
### 3.1.3. Les incapacités permanentes partielles de travail.

Tableau 9 : Distribution des accidents sur le chemin du travail et impliquant un véhicule en 2004 selon le taux d'incapacité permanente (IPP) .

Taux d'IPP	Fréquence des IPP	
	N	%
0 %	10 144	88,5
01 à < 5 %	524	4,6
05 à < 10 %	423	3,7
10 à < 16 %	186	1,6
16 à < 20 %	16	0,1
20 à < 36 %	62	0,5
36 à < 66 %	24	0,2
66 à 100 %	16	0,1
aide 1/3	1	0,0
cas mortels	58	0,5
Inconnu	4	0,0
<b>Total</b>	<b>11 458</b>	<b>100,0</b>

Si 11.5% des accidents impliquant un véhicule à moteur sur le chemin du travail laissent persister des séquelles permanentes, il faut relever que, pour 24% de ces accidents avec séquelles, le taux d'incapacité permanente égal ou supérieur à 10 % d'incapacité .

Graphique 9 : Distribution en fréquence relative des taux d'incapacité permanente selon l'âge des victimes d'accidents avec véhicule sur le chemin du travail en 2004.



Si on ne tient pas compte de la catégorie des victimes 15-19 ans [classe dont la taille n'est pas comparable avec la taille des autres classes- voir tableau 10], on observe une diminution linéaire du pourcentage des accidents avec une IP inférieure à 5% et, en corollaire une augmentation des taux égaux ou supérieurs à 5%.

Le tableau suivant analyse la distribution des IPP selon le genre de la victime

Tableau 10 : Distribution des IPP selon le genre de la victime d'accident sur le chemin du travail impliquant un véhicule - 2004.

IPP	Genre				Total	
	Femmes		Hommes			
	N	%	N	%	N	%
0 %	4 557	89,6	5 587	87,7	10 144	88,5
01 à < 5 %	257	5,1	267	4,2	524	4,6
05 à < 10 %	147	2,9	276	4,3	423	3,7
10 à < 16 %	66	1,3	120	1,9	186	1,6
16 à < 20 %	2	0,0	14	0,2	16	0,1
20 à < 36 %	24	0,5	38	0,6	62	0,5
36 à < 66 %	11	0,2	13	0,2	24	0,2
66 à 100 %	6	0,1	10	0,2	16	0,1
aide 1/3	0	0,0	1	0,0	1	0,0
cas mortels	16	0,3	42	0,7	58	0,5
Inconnu	1	0,0	3	0,0	4	0,0
<b>Total</b>	<b>5 087</b>	<b>100</b>	<b>6 371</b>	<b>100</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

Comme pour les périodes d'incapacité temporaire, les deux distributions sont également analogues. On note cependant que les accidents des hommes occasionnent plus souvent des incapacité permanentes.

## 3.2. LA VICTIME

### 3.2.1. L'âge de la victime

Tableau 11 : Distribution des suites des accidents sur le chemin du travail impliquant un véhicule selon de la victime - 2004.

Age de la victime	Suites des ACT avec véhicule								Total	
	CSS		IT		IP		Mortels			
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
15-19 ans	229	35,1	366	56,0	55	8,4	3	0,5	653	100
20-29 ans	1 621	40,0	2 110	52,0	306	7,5	17	0,4	4 054	100
30-39 ans	1 348	38,7	1 717	49,3	400	11,5	16	0,5	3 481	100
40-49 ans	853	37,0	1 099	47,6	346	15,0	10	0,4	2 308	100
50-59 ans	367	40,4	393	43,3	137	15,1	11	1,2	908	100
60-69 ans	26	49,1	18	34,0	8	15,1	1	1,9	53	100
Inconnu	1	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	100
<b>Total</b>	<b>4 445</b>	<b>38,8</b>	<b>5 703</b>	<b>49,8</b>	<b>1 252</b>	<b>10,9</b>	<b>58</b>	<b>0,5</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

Ce tableau confirme les graphiques et tableaux précédents quant aux répartitions des ITT et des IPP selon l'âge de la victime. Il convient cependant de relever d'une part, la létalité importante des accidents survenus aux victimes les plus âgées (50-69 ans) et d'autre part, la présence plus fréquente de séquelles permanentes dès lors que l'âge de la victime augmente.

### 3.2.2. le genre de la victime

Tableau 12 : Distribution des suites des accidents sur le chemin du travail impliquant un véhicule selon le genre de la victime - 2004.

Genre	Suites								Total	% du genre dans le total des victimes
	CSS		IP		IT		Mortels			
	N	%	N	%	N	%	N	%		
Femmes	2 075	40,8	513	10,1	2 483	48,8	16	0,3	5 087	44
Hommes	2 370	37,2	739	11,6	3 220	50,5	42	0,7	6 371	56
<b>Total</b>	<b>4 445</b>	<b>38,8</b>	<b>1 252</b>	<b>10,9</b>	<b>5 703</b>	<b>49,8</b>	<b>58</b>	<b>0,5</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

Non seulement les femmes sont moins fréquemment que les hommes victimes d'accidents impliquant un véhicule sur le chemin du travail, mais lorsqu'elles sont victimes, leurs accidents ont des conséquences moins graves que celles encourues par les hommes.

### 3.2.3. La catégorie professionnelle de la victime

Tableau 13 : Distribution des suites des accidents sur le chemin du travail impliquant un véhicule selon la catégorie professionnelle de la victime - 2004.

Catégorie professionnelle	Suites								Total	
	CSS		ITT		IPP		Mortels		N	%
	N	%	N	%	N	%	N	%		
Employés	1981	44,6	1839	32,2	383	30,6	17	29,3	4220	36,8
Ouvriers	1845	41,5	3139	55,0	748	59,7	37	63,8	5769	50,3
Intérimaires	381	8,6	626	11,0	74	5,9	3	5,2	1084	9,5
Extension-loi	40	0,9	60	1,1	16	1,3	0	0,0	116	1,0
Autres	198	4,5	39	0,7	31	2,5	1	1,7	269	2,3
<b>Total</b>	<b>4445</b>	<b>100</b>	<b>5703</b>	<b>100</b>	<b>1252</b>	<b>100</b>	<b>58</b>	<b>100</b>	<b>11458</b>	<b>100</b>

Alors que les ouvriers représentent 50.3 % du total des victimes des accidents sur le chemin du travail impliquant un véhicule, ils comptent près de 63,8 % des décès et seulement 41.5 % des cas n'ayant entraîné que des frais médicaux (CSS) ; ce sont eux aussi qui prennent une grande part dans les cas avec ITT et les cas entraînant des séquelles permanentes.

### 3.2.4. Le secteur d'activité économique

Seuls les secteurs regroupant plus de 3% des accidents sont repris nommément dans le tableau 14

Tableau 14 : Distribution des suites des accidents sur le chemin du travail impliquant un véhicule selon le secteur d'activité économique de l'entreprise - 2004

Code NACE	Secteur d'activité économique	Suites								Total		Taux d'incidence
		CSS		IT		IP		Mortels		N	%	
		N	%	N	%	N	%	N	%			
85	Santé et action sociale	651	14,6	815	14,3	173	13,8	6	10,3	1 645	14,4	5,3
74	Autres services fournis aux entreprises	468	10,5	626	11,0	100	8,0	7	12,1	1 201	10,5	3,9
52	Comm. de détail, excl. commerce de véhicules automobiles et motocycles	361	8,1	450	7,9	108	8,6	4	6,9	923	8,1	4,2
45	Construction	225	5,1	426	7,5	126	10,1	7	12,1	784	6,8	4,2
51	Comm. de gros et intermédiaires du comm., excl. comm. d'autom. et motocycl.	254	5,7	327	5,7	67	5,4	6	10,3	654	5,7	3,6
15	Industries alimentaires	145	3,3	210	3,7	52	4,2	2	3,4	409	3,6	4,5
55	Hôtels et restaurants	130	2,9	196	3,4	62	5,0	4	6,9	392	3,4	3,4
24	Industrie chimique	160	3,6	185	3,2	36	2,9	1	1,7	382	3,3	5,4
<b>Autres nace</b>		2 051	46,1	2 468	43,3	528	42,2	21	36,2	5 068	44,2	5,1
<b>Total</b>		4 445	100	5 703	100	1 252	100	58	100	11 458	100	4,6

Ce tableau est lu en comparant chaque suite de chacun des secteurs avec sa part relative dans le total des accidents de ce secteur figurant dans la colonne totale en %. Cette colonne présente la part absolue et relative de chaque secteur dans l'ensemble des accidents sur le chemin du travail impliquant un véhicule.

Le taux d'incidence exprime le nombre d'accidents encourus pour 1.000 travailleurs.

### 3.3. L'ACCIDENT

#### 3.3.1. Le lieu de l'accident

Tableau 15 : Distribution géographique du lieu de survenance des accidents sur le chemin de travail et impliquant un véhicule par province et selon les suites encourues - 2004.

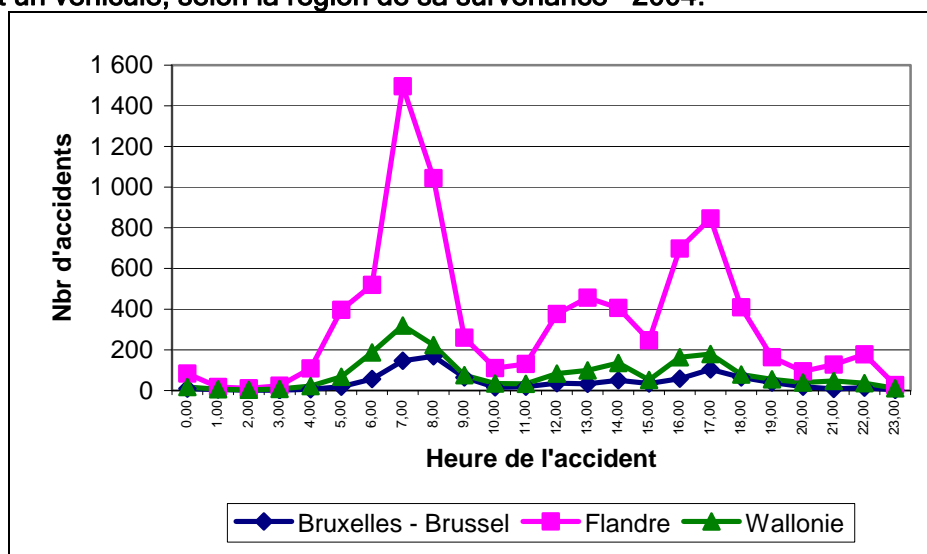
Province	Suites								Total	
	CSS		IT		IP		Mortels			
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Antwerpen	1 162	26,1	1 393	24,4	327	26,1	12	20,7	2 894	25,3
Brabant Wallon	114	2,6	107	1,9	42	3,4	1	1,7	264	2,3
Bruxelles - Brussel	460	10,3	427	7,5	103	8,2	2	3,4	992	8,7
Hainaut	269	6,1	367	6,4	85	6,8	9	15,5	730	6,4
Inconnu	11	0,2	11	0,2	3	0,2	0	0,0	25	0,2
Liège	194	4,4	309	5,4	105	8,4	5	8,6	613	5,3
Limburg	290	6,5	533	9,3	85	6,8	5	8,6	913	8,0
Luxembourg	55	1,2	77	1,4	22	1,8	2	3,4	156	1,4
Namur	98	2,2	128	2,2	32	2,6	3	5,2	261	2,3
Oost-Vlaanderen	637	14,3	927	16,3	166	13,3	9	15,5	1 739	15,2
Vlaams Brabant	572	12,9	602	10,6	144	11,5	2	3,4	1 320	11,5
West-Vlaanderen	572	12,9	819	14,4	136	10,9	8	13,8	1 535	13,4
Inconnu	11	0,2	3	0,1	2	0,2	0	0,0	16	0,1
<b>Total</b>	<b>4 445</b>	<b>100</b>	<b>5 703</b>	<b>100</b>	<b>1 252</b>	<b>100</b>	<b>58</b>	<b>100</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

#### 3.3.2. Le moment de l'accident

Les accidents ont été regroupés en fonction de leur région de provenance. Les heures, jours et mois de survenance des accidents sont présentés dans les graphiques selon la région dans laquelle ils sont survenus.

##### 3.3.2.1. L'HEURE DE L'ACCIDENT

Graphique 10 : Distribution de l'heure de survenance de l'accident sur le chemin du travail impliquant un véhicule, selon la région de sa survenance - 2004.

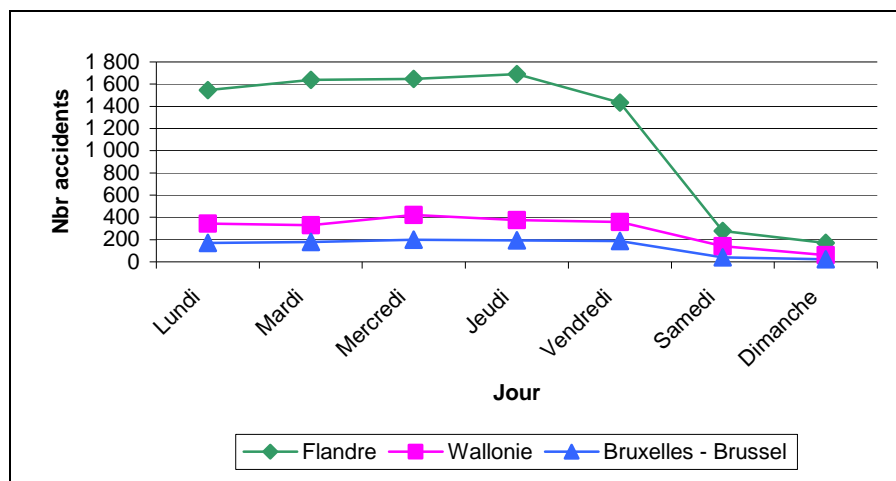




Si les courbes et les pics de nombre d'accidents sont relativement parallèles entre la Flandre et la Wallonie, il apparaît que les pics sont légèrement différés, le matin, à Bruxelles.

### 3.3.2.2. LE JOUR DE L'ACCIDENT

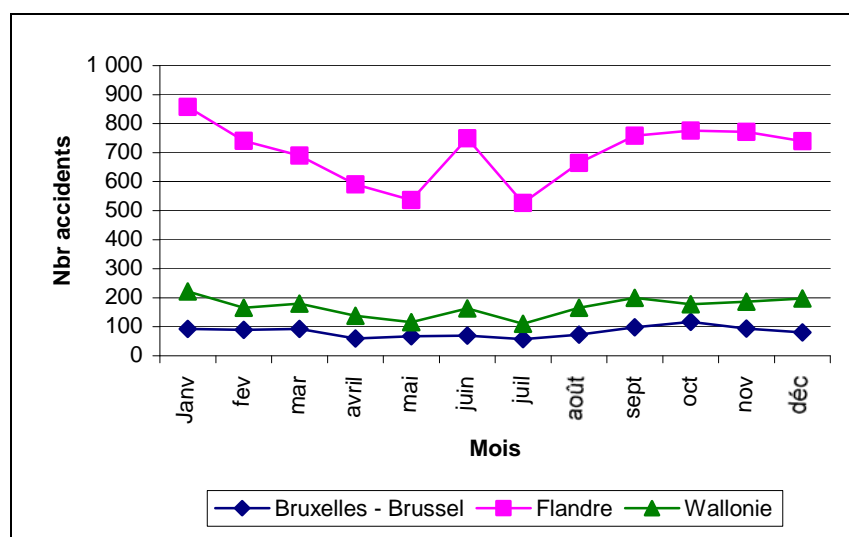
Graphique 11 : Distribution du jour de survenance de l'accident sur le chemin du travail impliquant un véhicule, selon la région de sa survenance - 2004.



Quelle que soit la région, les courbes de distribution sont relativement planes. On retrouve cependant partout une chute du nombre d'accidents le vendredi et bien sur le week-end.

### 3.3.2.3. LE MOIS DE SURVENANCE DE L'ACCIDENT

Graphique 12 : Distribution du mois de survenance de l'accident sur le chemin du travail impliquant un véhicule, selon la région de sa survenance - 2004.



### 3.3.3. La forme de l'accident

Le tableau 16 concerne les cinq formes principales d'accidents sur le chemin du travail et impliquant un véhicule. A elles seules, ces 5 formes d'accidents recouvrent près de 96 % des accidents. Si on peut identifier immédiatement l'accident routier sous les formes « Contacts avec objet mobile ou immobile », il n'en est pas de même avec les autres formes.

Tableau 16 : Distribution des suites des accidents sur le chemin du travail avec véhicule selon la forme de l'accident - 2004.

Forme de l'accident ARAB-A	Suites								Total	% du total des accidents
	CSS		IT		IP		Mortels			
	N	%	N	%	N	%	N	%		
33 Contact avec objet mobile	2 211	39,8	2 686	48,4	623	11,2	29	0,5	5 549	48,4
90 Autres formes d'accident	822	40,3	1 008	49,4	194	9,5	16	0,8	2 040	17,8
12 Chute de personne de plain pied	647	36,2	972	54,3	169	9,4	1	0,1	1 789	15,6
11 Chute de personne avec dénivellation	319	36,9	402	46,5	139	16,1	5	0,6	865	7,5
32 Contact avec objet immobile	259	34,8	397	53,4	84	11,3	4	0,5	744	6,5
Sous-total autres formes d'accident	187	39,7	238	50,5	43	9,1	3	0,6	471	4,1
<b>TOTAL</b>	<b>4 445</b>	<b>38,8</b>	<b>5 703</b>	<b>49,8</b>	<b>1 252</b>	<b>10,9</b>	<b>58</b>	<b>0,5</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

### 3.3.4. La nature des lésions

Comme pour l'étude des formes d'accidents, le nombre des natures de lésions détaillées a été limitée aux natures les plus fréquentes.

Le tableau 17 reprend ces natures de lésions les plus fréquentes, quelle que soit la gravité de l'accident. Le tableau 17 ne reprend que les accidents graves.

Tableau 17: Distribution des suites des accidents sur le chemin du travail avec véhicule selon la nature des lésions - 2004.

Nature de la lésion	Suites de l'accident								Total	% du total des accidents
	CSS		IP		IT		Mortels			
	N	%	N	%	N	%	N	%		
55 contusions et écrasements	1 361	41,2	195	5,9	1 745	52,9	0	0,0	3 301	28,8
99 Autres traumatismes	644	45,5	131	9,3	610	43,1	29	2,1	1 414	12,3
30 Commotions et autres traumatismes internes	520	37,1	131	9,4	746	53,3	3	0,2	1 400	12,2
25 Entorses et foulures	470	37,4	83	6,6	704	56,0	0	0,0	1 257	11,0
41 Autres plaies	527	44,1	87	7,3	579	48,5	2	0,2	1 195	10,4
90 Lésions multiples de natures différentes	325	31,7	154	15,0	529	51,7	16	1,6	1 024	8,9
10 Fractures	136	15,5	394	44,8	345	39,2	5	0,6	880	7,7
Sous - total autres natures de lésion	462	46,8	77	7,8	445	45,1	3	0,3	987	8,6
<b>Total</b>	<b>4 445</b>	<b>38,8</b>	<b>1 252</b>	<b>10,9</b>	<b>5 703</b>	<b>49,8</b>	<b>58</b>	<b>0,5</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

Les lésions les plus fréquentes sont les contusions et écrasements. Mais il faut relever les parts importantes que prennent des lésions comme « Autres traumatismes » ou encore « les commotions et autres traumatismes internes », et même « les lésions multiples de nature différentes ».

L'ordre décroissant de ce tableau est manifestement influencé par le grand nombre d'accidents relativement bénins ou légers. Si on limite l'analyse des natures de lésions aux accidents ayant entraîné une IPP ou un décès, on s'aperçoit que l'ordre de fréquence des lésions est considérablement modifié.

**Tableau 18: Distribution des suites des accidents graves sur le chemin du travail avec véhicule selon la nature des lésions - 2004.**

Nature de la lésion	Suites de l'accident		Total accidents graves	% du total des acc. graves	Total accidents
	IPP	Mortels			
10 Fractures	394	5	399	31,3	880
55 contusions et écrasements	195	0	195	15,3	3 301
90 Lésions multiples de natures différentes	154	16	170	13,3	1 024
99 Autres traumatismes	131	29	160	12,5	1 414
30 Commotions et autres traumatismes internes	131	3	134	10,5	1 400
41 Autres plaies	87	2	89	7,0	1 195
25 Entorses et foulures	83	0	83	6,5	1 257
Sous-total autres natures de lésions	77	3	80	6,3	987
<b>Total</b>	<b>1 252</b>	<b>58</b>	<b>1 276</b>	<b>100</b>	<b>11 458</b>

### 3.3.5. Le siège des lésions

**Tableau 19: Distribution des suites des accidents sur le chemin du travail avec véhicule selon le siège des lésions - 2004.**

Siège de la lésion	Suites de l'accident								Total	% du total des accidents
	CSS		IT		IP		Mortels			
	N	%	N	%	N	%	N	%		
20 Cou	831	43,5	917	48,0	161	8,4	0	0,0	1 909	16,7
79 Autres lésions en général	510	44,8	492	43,2	111	9,7	26	2,3	1 139	9,9
68 Autres sièges multiples	352	35,8	507	51,6	116	11,8	7	0,7	982	8,6
52 Genou	318	39,9	403	50,6	76	9,5	0	0,0	797	7,0
61 Tête et tronc, tête et un ou plusieurs membres	224	33,9	341	51,7	92	13,9	3	0,5	660	5,8
31 Dos (non compris l'épaule)	264	45,4	280	48,1	38	6,5	0	0,0	582	5,1
32 Epaule	183	31,7	292	50,6	102	17,7	0	0,0	577	5,0
69 sièges multiples non précisés	215	38,3	260	46,3	74	13,2	12	2,1	561	4,9
<b>SS-Total autres sièges</b>	<b>1548</b>	<b>36,4</b>	<b>2211</b>	<b>52,0</b>	<b>482</b>	<b>11,3</b>	<b>10</b>	<b>0,2</b>	<b>4251</b>	<b>37,1</b>
<b>Total</b>	<b>4445</b>	<b>38,8</b>	<b>5703</b>	<b>49,8</b>	<b>1252</b>	<b>10,9</b>	<b>58</b>	<b>0,5</b>	<b>11458</b>	<b>100</b>

Le cou est le siège le plus fréquent des accidents sur le chemin du travail impliquant un véhicule. Mais les lésions générales et multiples sont très fréquentes aussi et surtout beaucoup plus conséquentes en termes d'incapacités temporaires, permanentes et de mortalité.

Le tableau suivant permet, par sa simplification, de visualiser rapidement quelles sont les parties du corps les plus touchées tant en nombre qu'en gravité.

**Tableau 20: Distribution des suites des accidents sur le chemin du travail avec véhicule selon les parties du corps atteintes - 2004.**

Siège de la lésion	Suites de l'accident								Total	% du total des accidents
	CSS		IT		IP		Mortels			
	N	%	N	%	N	%	N	%		
<b>Tête et cou</b>	1 018	<b>42,2</b>	1 178	<b>48,8</b>	217	<b>9,0</b>	2	<b>0,1</b>	2 415	<b>21,1</b>
<b>Tronc</b>	608	<b>37,1</b>	849	<b>51,8</b>	182	<b>11,1</b>	0	<b>0,0</b>	1 639	<b>14,3</b>
<b>Membres</b>	955	<b>36,3</b>	1 343	<b>51,0</b>	335	<b>12,7</b>	0	<b>0,0</b>	2 633	<b>23,0</b>
<b>Sièges multiples</b>	1 590	<b>38,6</b>	2 008	<b>48,8</b>	469	<b>11,4</b>	49	<b>1,2</b>	4 116	<b>35,9</b>
<b>Lésions systémiques</b>	18	<b>51,4</b>	13	<b>37,1</b>	2	<b>5,7</b>	2	<b>5,7</b>	35	<b>0,3</b>
<b>Inconnu</b>	256	<b>41,3</b>	312	<b>50,3</b>	47	<b>7,6</b>	5	<b>0,8</b>	620	<b>5,4</b>
<b>Total</b>	4 445	<b>38,8</b>	5703	<b>49,8</b>	1252	<b>10,9</b>	58	<b>0,5</b>	11 458	<b>100</b>

On remarque ainsi que les atteintes de la tête et du cou, bien que nombreuses, restent proportionnellement relativement bénignes. Les atteintes du tronc et des membres quant à elles occasionnent plus d'incapacités temporaires et permanentes mais pas de létalité. Ce qui n'est pas le cas des atteintes à sièges multiples.

## 4. Conclusions

La présente étude a pour objectif de présenter d'une part l'évolution du nombre des accidents survenus sur le chemin du travail et impliquant un véhicule (motorisé ou non) entre 1997 et 2004 et d'autre part d'analyser de manière détaillée ce même type d'accidents survenus durant l'année 2004.

De 1997 à 2004, près de 64 % des 167 597 victimes du chemin du travail ont eu un accident impliquant un véhicule motorisé ou non. Les quatre dernières années de référence ont vu le nombre de ces accidents diminuer, influençant directement les courbes d'évolution du nombre des accidents sur le chemin du travail, tous agents matériels confondus. 61 % des accidents impliquant un véhicule eurent des suites et plus d'un accident sur dix a laissé des séquelles permanentes à sa victime. Les accidents impliquant un véhicule représentent sur les huit années, 85 % de l'ensemble des accidents mortels sur le chemin du travail.

On constate par ailleurs, une diminution de la part relative des accidents avec véhicules dans les nombres d'accidents sur le chemin du travail et ce, pour les 4 dernières années.

La comparaison des chiffres d'accidents sur le chemin du travail avec ceux des accidents corporels de la circulation fournis par l'IBSR permet d'émettre l'hypothèse selon laquelle les accidents sur le chemin du travail impliquant un véhicule représenteraient plus du quart des accidents corporels de la circulation.

<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>2. LE RISQUE ROUTIER SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL EN BELGIQUE DE 1997 À 2004.</b>	<b>2</b>
2.1. APERÇU GLOBAL DES ACCIDENTS AVEC VÉHICULES DANS LES ACCIDENTS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL.....	2
2.1.1. <i>Volume des accidents</i> .....	2
2.1.2. <i>Les conséquences des accidents</i> .....	3
2.1.3. <i>La mortalité</i> .....	4
2.1.4. <i>L'incapacité temporaire</i> .....	5
2.1.5. <i>L'incapacité permanente</i> .....	6
2.2. COMPARAISON DE L'ÉVOLUTION DES ACCIDENTS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL AVEC L'ÉVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE AVEC LÉSIONS CORPORELLES. ....	8
<b>3. ANALYSE DES ACCIDENTS ROUTIERS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL EN 2004. ....</b>	<b>10</b>
3.1. LES CONSÉQUENCES DE L'ACCIDENT .....	10
3.1.1. <i>Les suites des accidents</i> .....	10
3.1.2. <i>Les incapacités temporaires de travail</i> .....	10
3.1.3. <i>Les incapacités permanentes partielles de travail.</i> .....	12
3.2. LA VICTIME.....	13
3.2.1. <i>L'âge de la victime</i> .....	13
3.2.2. <i>le genre de la victime</i> .....	14
3.2.3. <i>La catégorie professionnelle de la victime</i> .....	14
3.2.4. <i>Le secteur d'activité économique</i> .....	15
3.3. L'ACCIDENT.....	16
3.3.1. <i>Le lieu de l'accident</i> .....	16
3.3.2. <i>Le moment de l'accident</i> .....	16
3.3.2.1. <i>L'heure de l'accident</i> .....	16
3.3.2.2. <i>Le jour de l'accident</i> .....	17
3.3.2.3. <i>le mois de survenance de l'accident</i> .....	17
3.3.3. <i>La forme de l'accident</i> .....	18
3.3.4. <i>La nature des lésions</i> .....	18
3.3.5. <i>Le siège des lésions</i> .....	19
<b>4. CONCLUSIONS.....</b>	<b>20</b>