



FONDS DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION AU TRAVAIL ET SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL - 2008

Décembre 2009

1 INTRODUCTION

La dernière étude du service de la Banque de données du FAT consacrée aux accidents de la circulation date d'il y a 5 ans. L'introduction en 2008 de la donnée "accident de circulation" dans la déclaration d'accident du travail a ouvert de nouvelles possibilités d'identification plus sûre de ce type d'accidents, notamment lorsqu'ils surviennent dans le cadre du travail et pas uniquement lors des déplacements domicile-travail.

L'absence de cette variable avait limité la pertinence des résultats des études précédentes, soit de par la difficulté d'identifier avec certitude le caractère d'accident de la circulation des accidents, soit en raison des limites géographiques des études, comme c'est le cas de l'étude sur les accidents et la mobilité en région bruxelloise.

L'analyse annuelle des accidents du travail réalisée par le service de la Banque des données a montré en 2008, une augmentation de 11% du nombre des accidents sur le chemin du travail par rapport à 2007. La présente étude devrait permettre de mieux identifier les caractéristiques des victimes et de ces accidents. Cette identification est d'autant plus pertinente que le nombre des accidents sur le chemin du travail est en croissance constante ces dernières années, passant de 19.608 accidents en 2004 à 23.174 accidents en 2008.

Les nouvelles collaborations mises en place entre le FAT et l'IBSR ouvrent des perspectives de synergies en vue d'une meilleure prévention des accidents de la circulation, qu'ils soient liés aux déplacements professionnels ou privés.

Après avoir présenté, grâce aux chiffres de l'IBSR, l'évolution récente du nombre des accidents de la circulation dans leur ensemble, nous nous attarderons sur les accidents de la circulation survenus dans le cadre du travail et sur le chemin du travail. Nous analyserons leurs conséquences, leurs principales caractéristiques spatio-temporelles ainsi que les caractéristiques de leurs victimes, avant de développer la présentation des processus accidentels les plus fréquents en détaillant les variables européennes de statistiques en accidents du travail et en analysant les processus les plus fréquents en partant des principaux contacts blessants.

2 METHODOLOGIE

2.1 QUESTIONS DE DÉPART

L'étude que nous vous présentons ici a pour objectif premier de dresser un état des lieux au moment où la variable "accident de la circulation" apparaît, afin que cet état des lieux serve de base comparative pour les années suivantes. Afin de mieux cibler l'analyse, nous partirons de questions précises qui expriment le plus exactement possible les objectifs du projet de recherche.

Plusieurs questions serviront de fil conducteur à cette étude:

1. Quelle est la part réelle des accidents de la circulation dans les accidents du travail et les accidents sur le chemin du travail ?
2. Existe-t-il un parallélisme entre l'évolution des chiffres de l'ensemble des accidents de la circulation et ceux des accidents de la circulation survenus sur le chemin du travail?
3. Quelles sont les conséquences de ces accidents de la circulation ?
4. Quels sont les caractéristiques principales des accidents de la circulation au travail ou sur le chemin du travail en 2008 ?
5. Quelles sont les caractéristiques principales des victimes des accidents de la circulation au travail ou sur le chemin du travail en 2008 ?
6. Quels sont les processus accidentels les plus fréquents dans les accidents de la circulation au travail ou sur le chemin du travail en 2008 ?
7. Il y a-t-il des secteurs d'activité plus fréquemment touchés par les accidents de la circulation,

2.2 POPULATION DE L'ETUDE

L'étude porte sur l'ensemble des accidents survenus en 2008 sur les lieux du travail ou sur le chemin du travail et qui sont renseignés dans la base des données comme étant des accidents de la circulation et qui ont été pris en charge par les compagnies d'assurance au titre d'accident du travail.

La sélection de la population englobe les victimes tant des accidents survenus sur les lieux du travail que sur le chemin du travail, quel que soit le secteur d'activité économique dans lequel ils sont employés et leur catégorie professionnelle.

2.3 DÉFINITIONS

On entend par:

❖ **Suite des accidents**

- **Cas sans suite (CSS):** Tout accident sans incapacité de travail réparé exclusivement par des frais médicaux et/ou une perte de salaire payée pour le jour de l'accident.
- **Incapacité temporaire de travail (IT):** Tout accident entraînant une incapacité temporaire de travail mais pour lequel une guérison du cas sans séquelle est prévue. Des frais médicaux peuvent aussi être payés dans ces cas.
- **Incapacité permanente prévue (IP) :** Tout accident pour lequel l'assureur constitue une provision pour séquelles permanentes. Cet accident a ou n'a pas eu de période d'incapacité temporaire de travail.
- **Accidents mortels:** Tout accident entraînant la mort, immédiate ou différée de la victime.

❖ **Variables européennes SEAT:**

- **Le type de travail** désigne la nature principale du travail, de la tâche (activité générale) effectuée par la victime au moment de l'accident.

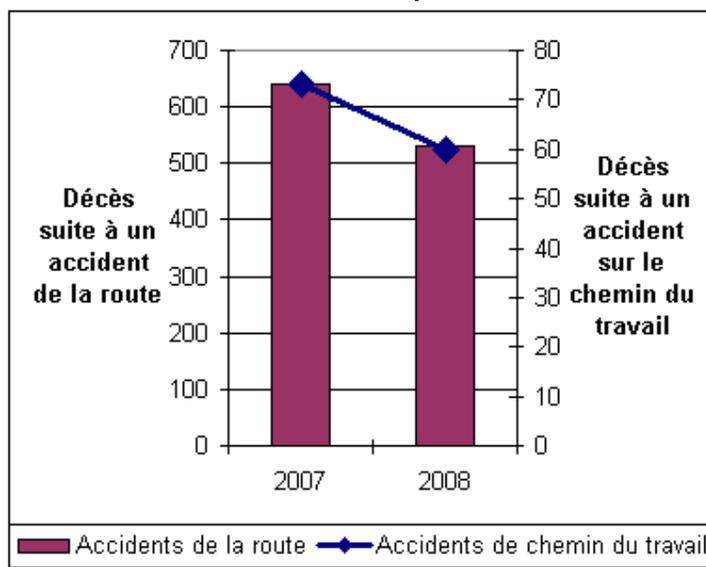
- **La déviation** désigne le dernier événement, déviant de la normale, conduisant à l'accident.
- **L'agent matériel associé ou lié à l'événement déviant** désigne le principal agent matériel associé ou lié à l'événement déviant.
- **Le contact-modalité de la blessure** désigne le contact qui a blessé la victime.

3 EN 2007 ET EN 2008, 11% DES ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE QUI ONT LIEU PENDANT LA SEMAINE SONT SURVENUS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL

L'Institut belge de sécurité routière (IBSR) avec qui le Fonds des accidents du travail a noué des contacts a annoncé le 25 novembre dernier que pour la première fois depuis 1952 le nombre de tués sur la route a été inférieur à 1000 en 2008. Entre 2007 et 2008, la diminution des accidents mortels de la route survenus du lundi au vendredi a été de 17%.

Les accidents du travail survenus sur la route entrent bien évidemment dans les statistiques des accidents de circulation. Si on observe les seuls accidents de chemin de travail mortels survenus pendant la semaine¹, on constate également une diminution de 17% entre 2007 et 2008.

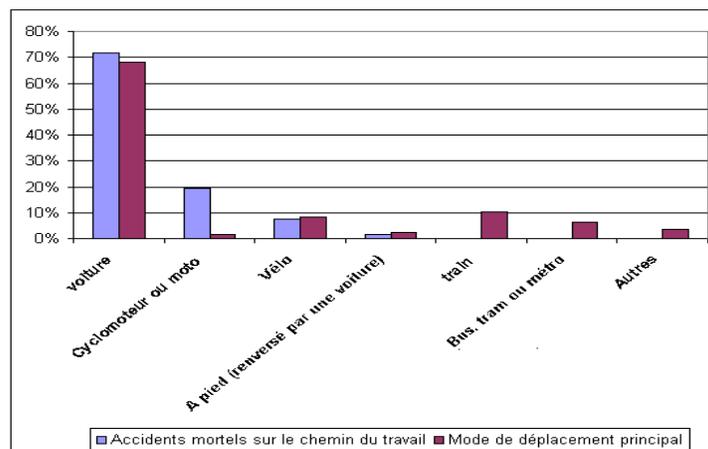
Graphique 1 : Comparaison de l'évolution du nombre d'accidents mortels de la route et des accidents mortels sur le chemin du travail survenu pendant la semaine entre 2007 et 2008



En 2008, un véhicule était impliqué dans les 67 accidents survenus sur le chemin du travail en 2008, week-end y compris, comme on peut le voir dans le graphique suivant. L'importance de la part des accidents impliquant un cyclomoteur ou une moto (20%) est remarquable quant on sait que, selon le SPF Mobilité et transport, ce moyen de déplacement n'est utilisé que dans moins de 2 % des déplacements pour se rendre au travail et en revenir (enquête de 2008)

¹ Pour pouvoir établir une comparaison avec les données de l'IBSR, il convient d'écartier les accidents mortels de la route survenus pendant le week-end dont peu sont liés à l'exercice d'une activité professionnelle.

Graphique 2 : Distribution en pourcentage des accidents mortels sur le chemin du travail comparée à la distribution des modes de déplacement² pour se rendre au travail (2008)



Rappelons que l'objectif du SPF Mobilité et Transport, fixé par l'Europe, est de ne pas dépasser les 750 tués en 2010 et les 500 tués en 2015, ce qui devrait avoir des répercussions heureuses sur les statistiques des accidents mortels sur le chemin du travail.

4 LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION EN 2008

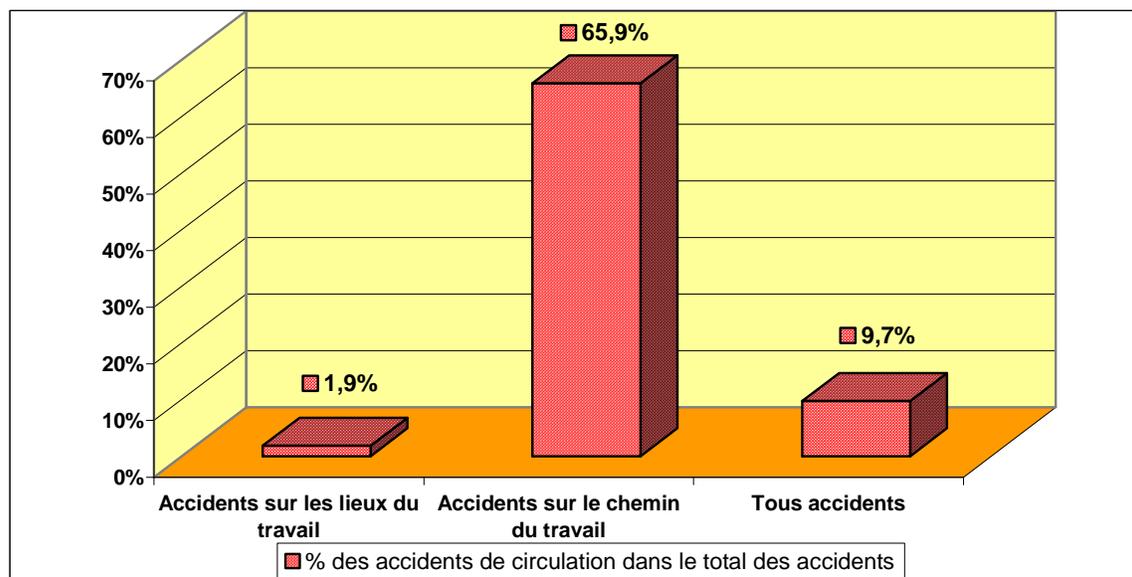
4.1 ACCIDENTS DE LA CIRCULATION DU TRAVAIL ET SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL

En 2008, **18.354** accidents du travail étaient des **accidents de la circulation**.

Le graphique 2 illustre le tableau 1 et montre que ces accidents de la circulation représentent près de 10% de l'ensemble des accidents du travail mais que leur fréquence est très inégale selon que l'on regarde les accidents sur les lieux du travail (**3.093** accidents) ou sur le chemin du travail (**15.261** accidents). Les accidents de la circulation représentent en effet 2% des accidents survenus au cours du travail mais 66% des accidents survenus dans le courant du trajet entre le domicile et le lieu du travail.

² Source : SPF Mobilité et transports.

Graphique 3 : Part en % des accidents de la circulation dans le total de l'ensemble des accidents du travail, des accidents sur le lieu du travail et sur le chemin du travail - 2008



La lecture du tableau 1 permet en outre de relever que les accidents de circulation sont pour 83% des accidents sur le chemin du travail et 17% des accidents durant le travail. Alors que dans l'ensemble, les chiffres s'inversent, les accidents sur le chemin du travail ne représentant que 12,3 % de l'ensemble des accidents du travail. Ceux-ci ont lieu pour 87,7% d'entre eux sur les lieux du travail.

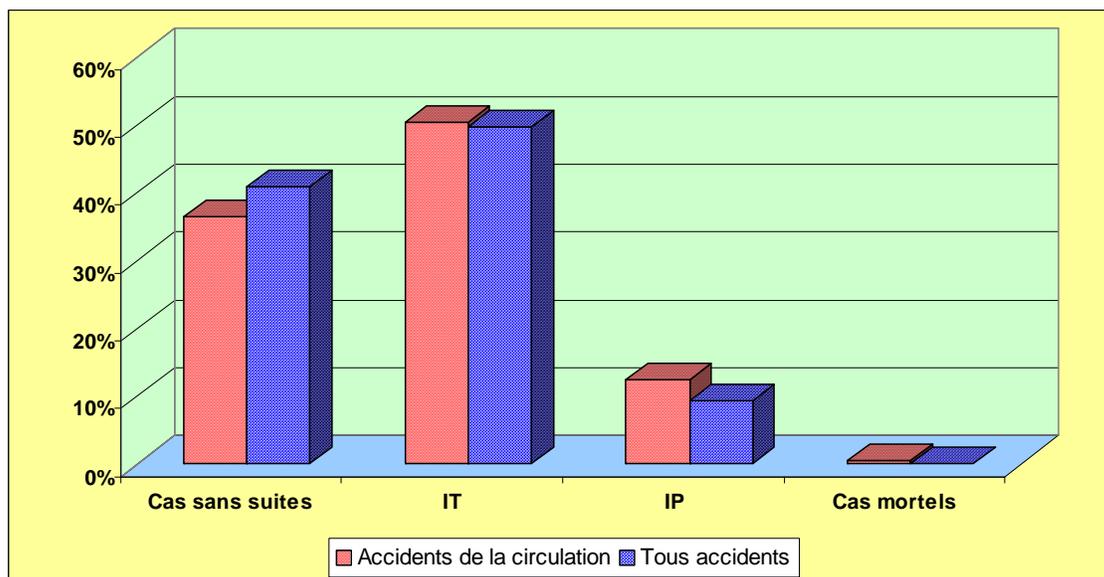
4.2 CONSÉQUENCES DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Le tableau 2 montre que les accidents de la circulation sont en général plus graves que l'ensemble des accidents, qu'ils surviennent sur les lieux ou sur le chemin du travail. Dans 63,4% des cas, les accidents de la circulation se soldent par une suite (IT, IP ou décès) pour 59,1 % dans l'ensemble des accidents du travail. La part de ces accidents avec suites varie selon qu'il s'agit d'accidents sur le lieu ou sur le chemin du travail. Ainsi, les accidents de la circulation avec suites représentent 65,1% des accidents de la circulation sur les lieux du travail et 63,1% de ceux sur le chemin du travail. Tandis que pour l'ensemble des accidents, les accidents avec suites représentent 58,9% des accidents survenus sur les lieux du travail et 60,7% de ceux survenus sur le chemin du travail.

Si l'on limite l'analyse aux accidents les plus graves (avec prévision d'incapacité permanente et décès) on relève qu'ils représentent 13% des accidents de la circulation contre 9,4% dans l'ensemble des accidents. Ici aussi, des différences apparaissent selon le lieu de survenance de l'accident. Les accidents de la circulation avec séquelles représentent 14% des accidents sur les lieux du travail et 12,8% de ceux sur le chemin du travail et dans l'ensemble des accidents, les accidents avec séquelles représentent 9% des accidents sur le lieu du travail et 12,3% de ceux sur le chemin du travail.

Cette gravité plus importante des accidents de la circulation par rapport à l'ensemble des accidents du travail se reflète dans le graphique 3.

Graphique 4 : Comparaison des fréquences relatives des suites des accidents de la circulation et de l'ensemble des accidents - 2008



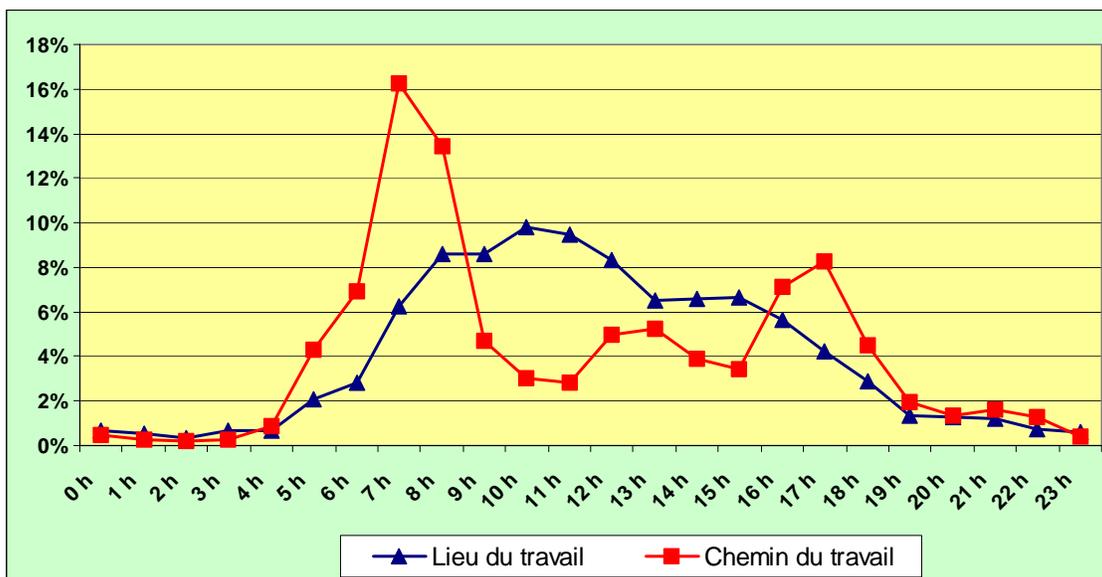
Le constat est similaire lorsque l'on compare les distributions en fréquence relative des durées d'incapacité temporaire et des taux d'incapacité permanente prévus qui figurent dans les tableaux 3 et 4.

Les accidents de la circulation sont sur-représentés dans les durées d'incapacité temporaire les plus longues ainsi que pour les prévisions d'incapacité permanente les plus importantes, quel que soit le lieu de l'accident. Ce constat est le plus flagrant pour les accidents sur les lieux du travail, où la différence est de 3% pour les IT de plus de 8 jours, de 3,4% pour les IT supérieures à 1 mois et de 3,5% pour les accidents avec prévision d'IP supérieure à 5%.

4.3 CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

La distribution horaire des accidents de la circulation dépend naturellement pour beaucoup du fait qu'il s'agit d'accidents survenus durant le travail ou sur le chemin du travail. Le graphique 4 illustre le tableau 5 et permet de visualiser la distribution en fréquence relative des accidents de la circulation selon le fait qu'ils surviennent ou non sur le chemin du travail. A noter, le fait que les accidents sur le chemin du travail surviennent plus fréquemment aux petites heures du matin que lors des heures de pointe de la fin d'après - midi.

Graphique 5 : Distribution en fréquence relative de l'heure de survenance des accidents de la circulation sur les lieux du travail et sur le chemin du travail - 2008



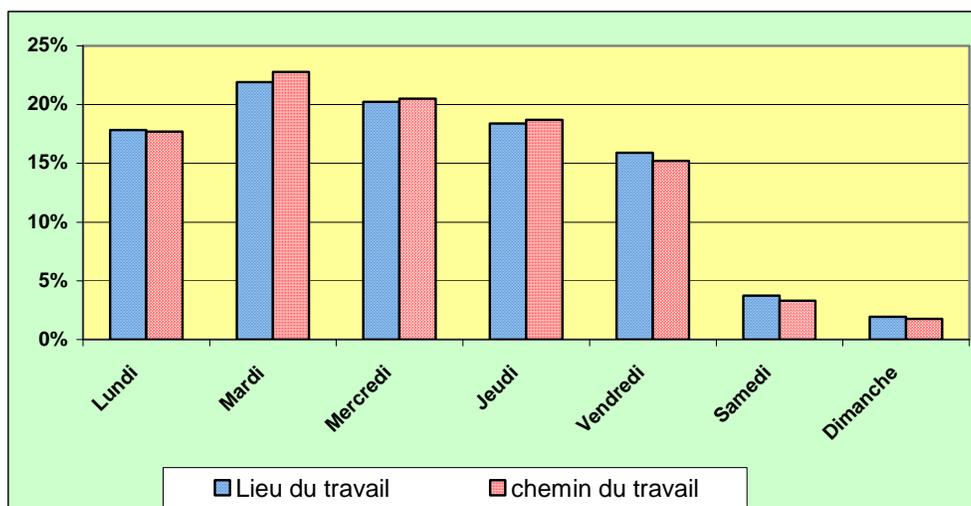
Le tableau 5 présente la distribution en fréquence relative et absolue des accidents de la circulation pour chacune des suites occasionnées, selon l'heure de la journée.

Le tableau 6 présente quant à lui la distribution en fréquence relative et absolue des accidents de la circulation sur le lieu et sur le chemin du travail pour chacune des heures de la journée, selon la suite occasionnée. Ce dernier tableau permet de remarquer que les accidents survenant dans le cadre du travail présentent plus de risques d'engendrer des incapacités temporaires de travail lorsqu'ils surviennent de nuit et entre 16 et 18 heures ainsi qu'autour de midi.

Pour le risque d'incapacité permanente c'est entre 3 et 7 heures du matin, autour de midi et entre 17 et 23 heures que le risque est le plus fort. Pour ce qui concerne les accidents sur le chemin du travail, le risque que celui-ci engendre une incapacité temporaire connaît 3 périodes critiques, de 4 à 7 heures, de 12 à 15 heures et de 20 à 22 heures. Pour ces accidents, les périodes critiques de risque de connaître un accident avec prévision d'incapacité permanente se situent entre 22 et 04 heures du matin, ainsi qu'entre 10 et 17 heures (à l'exception de l'heure de midi).

Les tableaux 7 et 8 montrent la distribution des jours de survenance des accidents et leur répartition en fréquence relative. Le graphique 5 illustre ce concept.

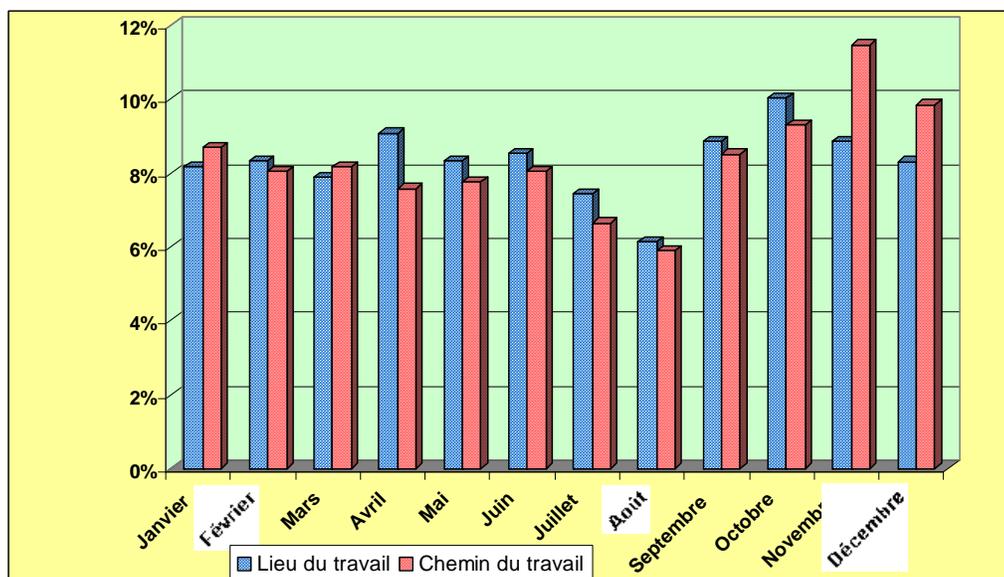
Graphique 6 : Distribution en fréquence relative des jours de survenance des accidents de la circulation sur le lieu et sur le chemin du travail - 2008



Une première analyse superficielle laisse à penser que le nombre d'accident croît du lundi au mardi pour décroître ensuite au fur et à mesure que la semaine s'écoule.

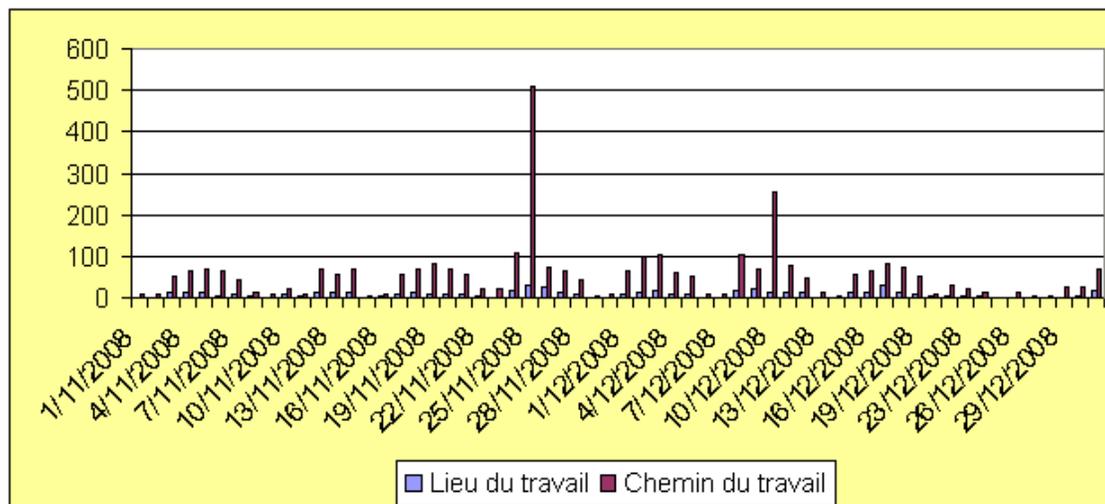
En confrontant la distribution des accidents selon le jour de survenance de l'accident avec celle selon le **mois de l'accident** qui est reprise dans le graphique 6, on est tenté de creuser un peu plus loin les phénomènes de pics observés en novembre et décembre 2008.

Graphique 7 : Distribution en fréquence relative des mois de survenance des accidents de la circulation sur le lieu et sur le chemin du travail - 2008



Deux dates présentent une statistique exceptionnelle d'accidents comme on peut le voir dans le graphique suivant : le mardi 25 novembre et le mercredi 10 décembre. Ces deux dates ont joué un rôle primordial dans l'augmentation des accidents sur le chemin du travail observée en 2008 (+11,5% par rapport à 2007). Au cours de ces deux journées, on a comptabilisé 1.592 accidents sur le chemin du travail, soit près de 7% des accidents sur le chemin du travail de 2008.

Graphique 8 : Distribution des accidents de la circulation sur le lieu et sur le chemin du travail en novembre et en décembre 2008



A l'issue des 10 premiers mois de 2008, le nombre de victimes d'accident sur le chemin du travail avait augmenté de 3% par rapport à la même période en 2007. La dégradation des conditions de circulation pendant l'hiver 2008-2009 ont cependant modifié considérablement la tendance. Ainsi, la fonte des neiges suivie d'une chute des températures dans les premières heures de la journée du 25 novembre 2008 a provoqué plus d'un millier d'accidents sur les routes verglacées du nord du pays. Près de la moitié des accidents résultait de chutes ou de glissades, l'autre moitié était occasionnée par une perte de contrôle du véhicule.

Le début du mois de décembre fut caractérisé par un temps relativement doux et perturbé, l'océan atlantique étant sous l'influence d'une dorsale anticyclonique dont la présence à permis à la neige de faire sa réapparition en Wallonie dès le 3 décembre, causant là de forts embarras de circulation. La chute des températures sous la barre du 0°C dès le 8 décembre va se poursuivre sur plusieurs jours permettant à la couche de neige de perdurer dans un environnement gelé. C'est dans ce contexte que s'inscrit le pic observé le 10 décembre.

L'hiver précédent avait été doux : il n'y avait pratiquement pas eu de précipitations sous forme hivernale et la neige n'avait jamais tenu au sol.

Les tableaux 15 et 15bis reprennent une analyse de la fréquence des accidents de la circulation en fonction du **secteur d'activité économique**. Le tableau 15bis en particulier, permet de visualiser les secteurs qui seraient sur-représentés dans les accidents de circulation par rapport à leur importance dans l'emploi salarié et donne en sus, la part représentée par les accidents sur le lieu du travail dans le total des accidents de la circulation.

De manière générale, on note un important parallélisme entre la fréquence des accidents de la circulation et la part du secteur dans l'emploi. Certains secteurs sont cependant sur-représentés parmi les accidents de la circulation. C'est particulièrement le cas du secteur 78-Activités liées à l'emploi (+7,4%), du 88-Action sociale sans hébergement (+3,9%) et du 49-Transports terrestres et transport par conduite (+1%). Dans une moindre mesure ce phénomène intervient dans le 86-Activités pour la santé humaine (+0,9%), le 52-Entreposage et services auxiliaires des transports et le 53-Activités de poste et de courrier (+0,5%), le 29-Construction et assemblage de véhicules automobiles, de remorques et de semi-remorques et le 81-Services relatifs aux bâtiments; aménagement paysager (+0,4%).

En moyenne les accidents de la circulation survenant dans le cadre du travail représentent 16.9% du total des accidents de la circulation. Mais, certains secteurs connaissent une part très importante d'accidents de la circulation survenant dans le cadre du travail proprement dit. Il s'agit dans l'ordre décroissant des

- 49-Transports terrestres et transport par conduite (67,2%),
- 39-Dépollution et autres services de gestion des déchets (66,7%),
- 53-Activités de poste et de courrier (64,4%), le 42-Génie civil (43,6%),
- 38-Collecte, traitement et élimination des déchets; récupération (38,9%),
- 73-Publicité et études du marché (35,4%),
- 95-Réparation d'ordinateurs et de biens personnels et domestiques (33,3%)
- 97-Activités des ménages en tant qu'employeurs de personnel domestique (33,3%)
- 79-Activités d'agence de voyage, voyagistes, services de réservation et activités connexes (31,6%)

Il s'agit là évidemment de secteurs où l'activité s'exerce pour une bonne part, voire entièrement, sur la route, ce qui réduit la part relative des accidents de chemin de travail. De plus, dans certains cas, comme celui du représentant de commerce présumé dans l'exercice de son contrat de travail dès qu'il quitte son domicile jusqu'au moment où il rentre chez lui, il n'existe pas de chemin du travail et tout accident lui survenant sera considéré comme un accident sur le lieu du travail.

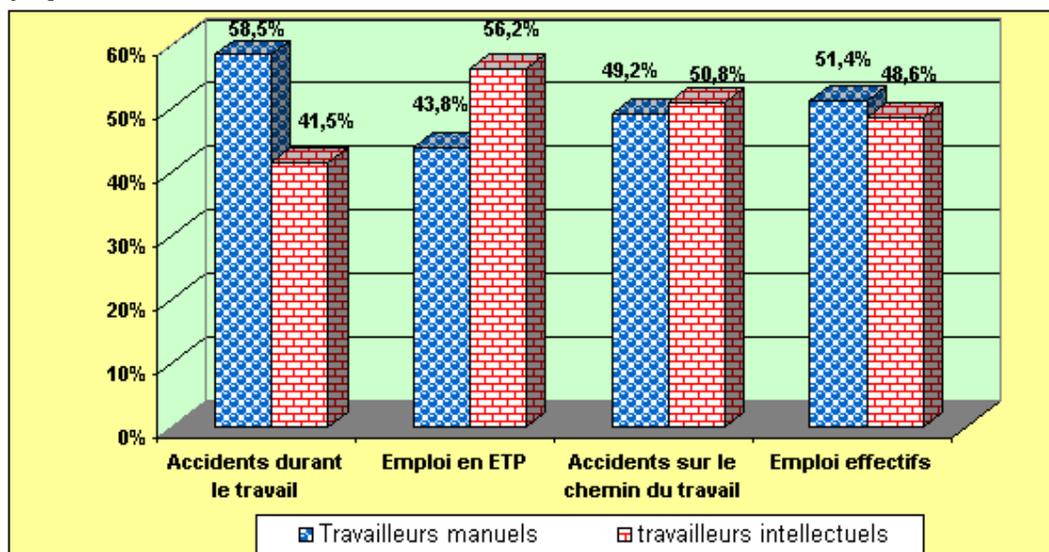
4.4 CARACTÉRISTIQUES DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Alors que les femmes représentent en 2008 43,1% de l'emploi exprimé en nombre de travailleurs, les tableaux 16 et 17 montrent qu'elles constituent 46% des victimes d'accidents de la circulation de manière globale, 31% des victimes d'accidents de la circulation durant le travail et 48,5% des victimes sur le chemin du travail. Une autre grande différence réside dans la distribution des suites des accidents. Les accidents de la circulation encourus par les femmes sont beaucoup moins souvent graves.

Les tableaux 18 et 19 montrent la distribution des accidents de la circulation selon la catégorie professionnelle de la victime. Les données d'accidents de circulation ont été agrégées selon le statut ouvrier ou employé dans le graphique 9. La distribution de l'emploi selon le statut et exprimé en équivalents temps plein est reprise en regard des accidents sur le lieu du travail. Pour les accidents sur le chemin du travail, sachant que le risque d'accident est comparable que le travailleur preste à temps plein ou à temps partiel, le volume de l'emploi est distribué en fonction du nombre de travailleurs, qui ne tient pas compte de la durée du travail.

On remarque que les deux catégories sont relativement égales face au risque d'accident de la circulation sur le chemin du travail. Par contre, les ouvriers courent un risque relatif supérieur sur le lieu du travail, ceci étant lié bien entendu aux types de professions relevant davantage du statut ouvrier appelées à se déplacer pendant le temps de travail (tableau 20).

Graphique 9 : Distribution des accidents de la circulation et de l'emploi entre ouvriers et employés selon le lieu de l'accident - 2008.

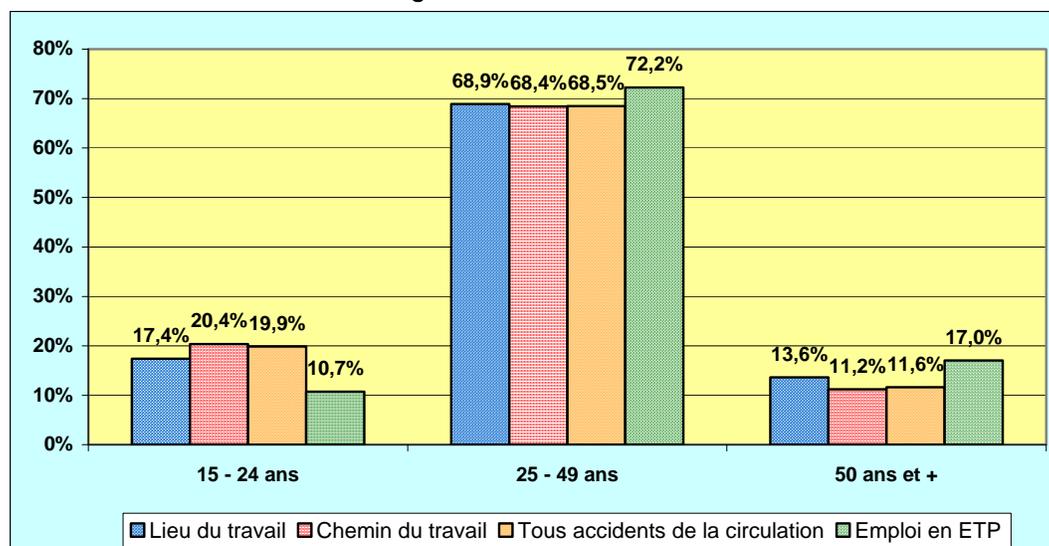


Sources : Onss - tableaux trimestriels Travailleurs occupés et Volume de travail.

Les tableaux 20 et 21 reprennent la distribution des accidents de la circulation selon la profession de la victime sont donnés à titre indicatif en raison de l'absence de chiffres de l'emploi selon la profession. Les professions sont classées ici selon l'ordre décroissant de leur fréquence et ce, pour les professions qui regroupent au moins 1% des victimes.

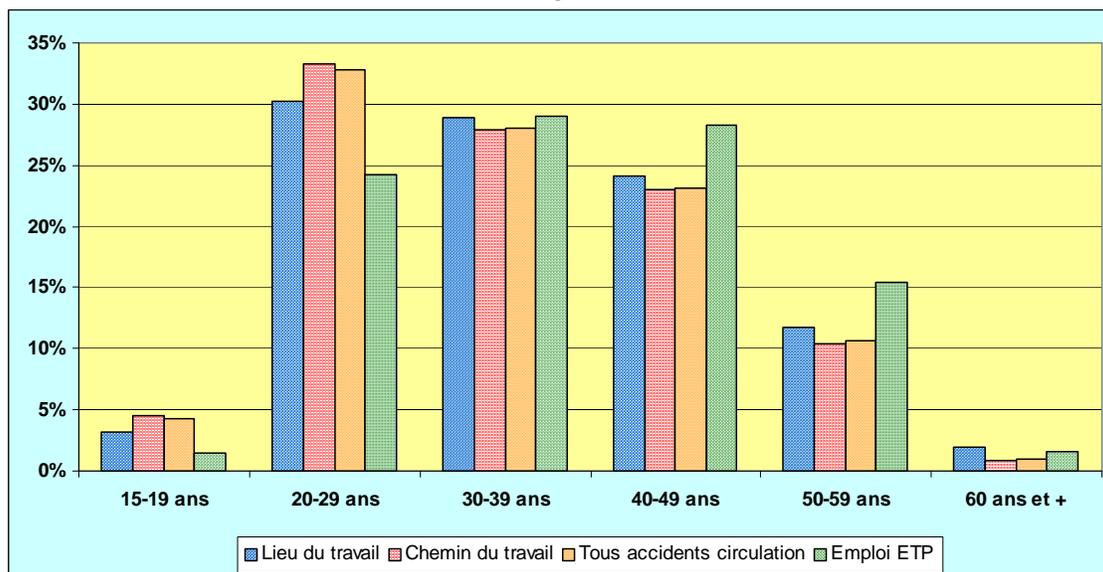
Les tableaux 22 et 23 présentent la distribution des accidents de la circulation et de leurs suites selon la génération des victimes. Le graphique 10 montre une sur-représentation des moins de 25 ans parmi les victimes d'accidents de la circulation, tant durant le travail que sur le chemin vers celui-ci.

Graphique 10 : Distribution en % des victimes d'accidents de la circulation et de l'emploi en ETP selon le lieu de l'accident et la génération en 2008.



Les tableaux 24 et 25 ainsi que le graphique 11 détaillent la distribution selon les classes d'âge et confirment la sur-représentation des moins de 30 ans parmi les victimes en particulier dans les accidents sur le chemin du travail et celle des moins de 40 ans dans les accidents survenus dans le courant du travail.

Graphique 11 : Distribution en % des victimes d'accidents de la circulation et de l'emploi en ETP selon le lieu de l'accident et la classe d'âge des victimes en 2008.



Nous ne disposons pas des données de l'emploi selon l'expérience dans l'entreprise qui nous permettrait de faire le même type d'analyse pour cette variable. Aussi, les tableaux 26 et 27 sont-ils présentés à titre indicatif et afin surtout, de servir de base comparative pour les études ultérieures.

4.5 CARACTÉRISTIQUES DES PROCESSUS ACCIDENTELS DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Les tableaux 28 à 41 présentent les distributions des accidents de la circulation tant sur le lieu que sur le chemin du travail. En effet, la comparaison des résultats en dissociant les accidents selon ce critère, n'a montré aucune différence significative dans le processus accidentel caractérisé par la déviation, son agent matériel et le contact-blessure. Nous avons dès lors opté pour une présentation simplifiée, tout aussi pertinente en raison de la nature même de ces accidents survenus sur la voie publique.

Le tableau 28 montre sans surprise que, quelle que soit la conséquence des accidents, le type de travail identifié au moment de l'accident est avant tout, la circulation. Viennent ensuite les tâches de services à l'entreprise ou à la personne humaine. Le tableau 29 montre cependant que le **type de travail** principal pour les accidents avec IT et prévision d'incapacité permanente est lié aux types de travaux 20-29-Terrassement, construction, entretien et démolition. Arrive en seconde position, les types de travaux 10-19-Production, transformation, traitement, stockage. C'est lors de travaux de terrassement, construction, entretien et démolition d'une part et de circulation d'autre part que le risque qu'un accident provoque le décès de la victime est le plus élevé.

Les tableaux 30 et 31 détaillent les **déviations** les plus fréquentes en se limitant à celles qui regroupent au moins 1% des accidents. Ici non plus pas de grandes surprises, la déviation la plus fréquente est la perte de contrôle du véhicule, c'est aussi ce qui cause le plus d'accidents avec prévision de séquelles et de décès.

Les tableaux 32 et 33 qui détaillent les **agents matériels liés à la déviation**, sont également limités aux agents regroupant au moins 1% des accidents. Les véhicules légers de transport de charges ou de passagers sont les principaux agents matériels avec 43% des accidents, suivis par les deux ou trois roues, motorisés ou non (19%). Si les véhicules légers sont liés à 37% des décès, ce sont les accidents avec poids lourds qui font courir le plus grand risque de séquelles permanentes (16%) et de décès à leur victime (2,2%). Les tableaux 34 et 35 effectuent la même analyse mais en regroupant les agents matériels en deux positions.

Les tableaux 36 et 37 analysent les distributions des principaux contacts-modalités de blessure. Les collisions avec véhicules ou personnes (victime en mouvement) sont le contact blessant les plus fréquents avec 24,3% des accidents de la circulation et 25,6% des accidents mortels. En seconde position arrivent les heurt par objet (dont les véhicules) en mouvement, déplacement avec 20,5% des accidents de la circulation et 20,7% des accidents mortels. Ces deux contacts blessants sont aussi ceux qui exposent le plus fréquemment leurs victimes à des séquelles permanentes.

L'analyse en fonction de la nature des blessures encourues par les victimes montre, dans les tableaux 38 et 39 que les blessures les plus fréquentes sont les plaies et blessures superficielles (31%), les luxations et entorses (25%) et les commotions et traumatismes internes (15%). Il faut cependant relever les parts importantes des fractures osseuses et des blessures multiples (7%). Cependant, les natures de blessures qui laissent prévoir le plus d'incapacité permanente à leurs victimes, sont les fractures osseuses (49%) et les blessures multiples (17%), ainsi que les commotions et traumatismes internes (11%). Pour ce qui est du risque de décès en cas d'accident, les blessures multiples comportent le plus grand risque, si l'on exclut les natures de blessures plus rares.

Les tableaux 40 et 41 montrent que les blessures touchant plusieurs endroits du corps ou ayant des effets systémiques sont non seulement les plus fréquentes lors d'accidents de la circulation mais, elles sont aussi potentiellement les plus graves en termes de conséquences pour leurs victimes. Arrivent ensuite en fréquence, les atteintes des membres inférieurs (18,5%) et le cou (16,6%). Pour ce qui est du risque de prévision d'incapacité permanente, les membres supérieurs tiennent le haut de la liste suivis des lésions touchant l'ensemble du corps ou ayant des effets systémiques.

4.6 PROCESSUS ACCIDENTELS SELON LES PRINCIPAUX CONTACTS BLESSANTS

Nous avons analysé les processus accidentels des accidents de la circulation au travers des trois principaux contacts blessants identifiés. Pour les 18.354 accidents de la circulation répertoriés en 2008, les trois premiers contacts blessants sont :

1. 45 - Collision avec un objet, y compris les véhicules - collision avec une victime (victime en mouvement) : 4.454 accidents soit, 24,3 %.
2. 44 - Heurt par objet y compris les véhicules - en rotation, mouvement, déplacement : 3.758 accidents soit, 20,5%.
3. 31 - Mouvement vertical, écrasement sur, contre (résultat d'une chute) : 2.548 accidents soit, 13,9%.

Dans les deux premiers contacts blessants, les principales déviations sont la perte de contrôle de moyen de transport - 42 et le mouvement du corps sans contrainte physique, en étant attrapé, entraîné par quelque chose ou son élan. Dans le troisième contact blessant, les principales déviations sont la perte de contrôle de moyen de transport - 42 et la glissade ou trébuchement avec chute, chute de personne de plain-pied - 52.

Le détail des processus accidentels est repris dans les arbres de processus figurant ci-dessous.

Accidents de la circulation 2008
N = 18.354 Accidents

Contact blessant 31
 Mouvement vertical,
 écrasement sur, contre
 (résultat d'une chute) : N= 2.548AT (13.9%)

Contact blessant 44 Heurt par
 objet y compris les véhicules - en
 rotation, mouvement,
 déplacement : N=3.758 AT

**Contact blessant 45 – Collision avec un
 objet y compris les véhicules – collision avec
 une personne (victime en mouvement) : N = 4.454
 AT (24.3%)**

**Déviaton 42 Perte de
 contrôle de moyen de
 transport : N=2.699 AT
 (60.6%)**

**Déviaton 63 Mouvement du corps
 sans contrainte physique en étant
 attrapé, entraîné par quelque chose
 ou son élan : N=699AT (15.7%)**

**Localisation de la
 blessure:**

- Ensemble du corps et
 endroits multiples:
 N=1.188AT (26.7%)
- Cou: N=957AT
 (21.5%)
- Membre supérieur:
 N=504AT (11.3%)
- Membre inférieur:
 N=482AT (10.8%)
- Tête: N=372AT (8.4%)
- Dos: N=318AT (7.1%)

Nature de la blessure:

- Plaies et blessures
 superficielles:
 N=1.335AT (30%)
- Luxations, entorses:
 N=994 AT (22.3%)
- Commotions,
 traumatismes internes:
 N=736 AT (16.5%)
- Lésions multiples:
 N=408 AT (9.2%)
- Fractures: N=299
 (6.7%)

Type de travail

- 61 Circulation y compris dans
 les moyens de transport: N=
 1.670 AT (61.9%)
- 42 Tâche intellectuelle:
 N=187AT (6.9%)
- 41 Tâche de service,
 d'assistance: N=125AT
 (4.6%)
- 43 Tâche commerciale:
 N=116 AT (4.3%)
- 99 Autre type de travail
 connu, non listé: N=107 AT
 (4%)
- 10 Production, transformation,
 stockage: N= 82 AT (3%)

Agent matériel

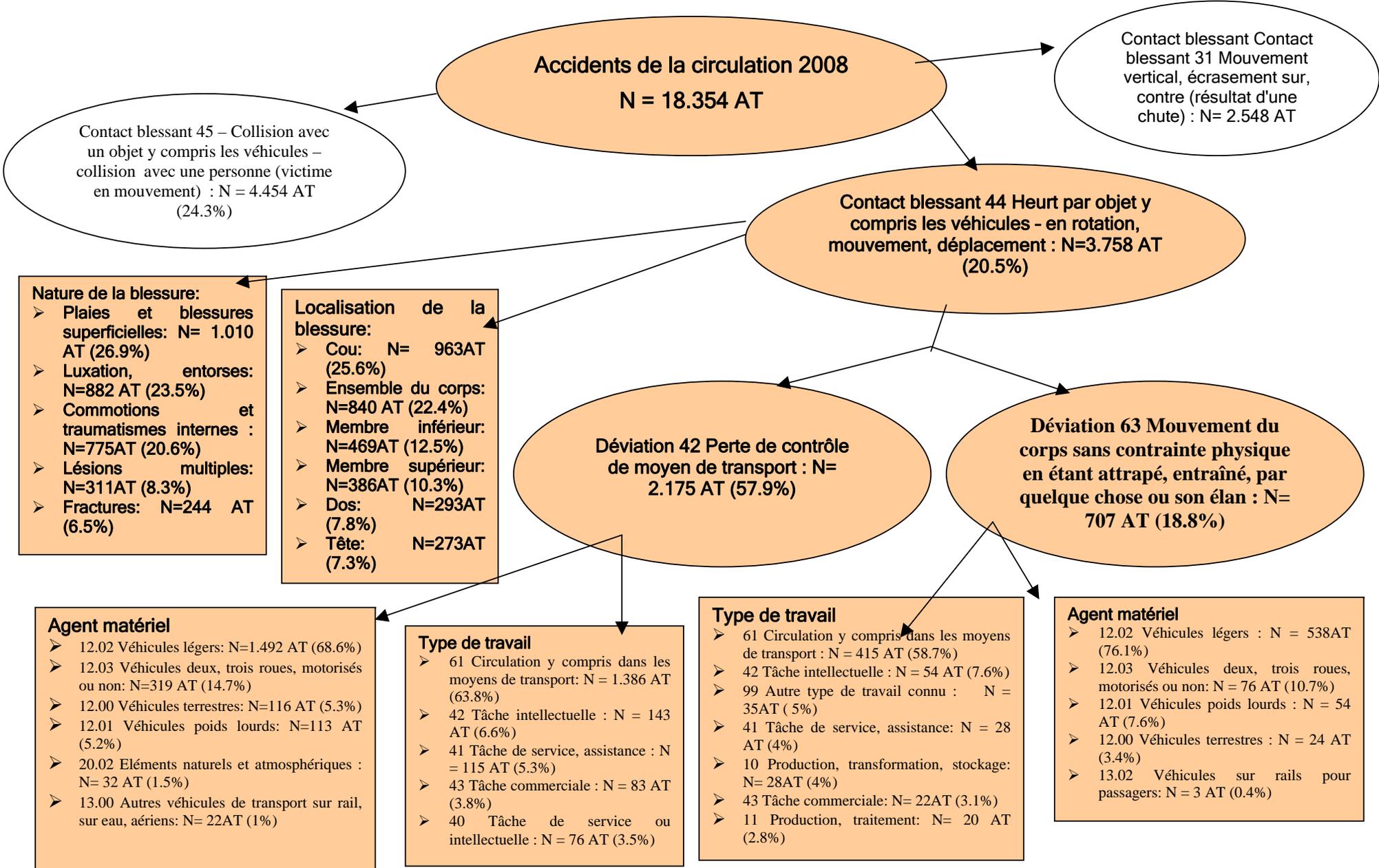
- 12.02 Véhicules légers:
 N=1.824AT (67.6%)
- 12.03 Véhicules 2 ou 3 roues,
 motorisés ou non: N=389AT
 (14.4%)
- 12.00 Véhicules terrestres:
 N=175 AT (6.5%)
- 12.01 Véhicules poids lourds :
 N=114 AT (4.2%)
- 20.02 Eléments naturels et
 atmosphériques: N=38 AT (1.4%)
- 01.02 Surfaces, sols à niveau :
 N=21AT (0.8%)
- 13.00 Autres véhicules de
 transport: N=19 AT (0.7%)

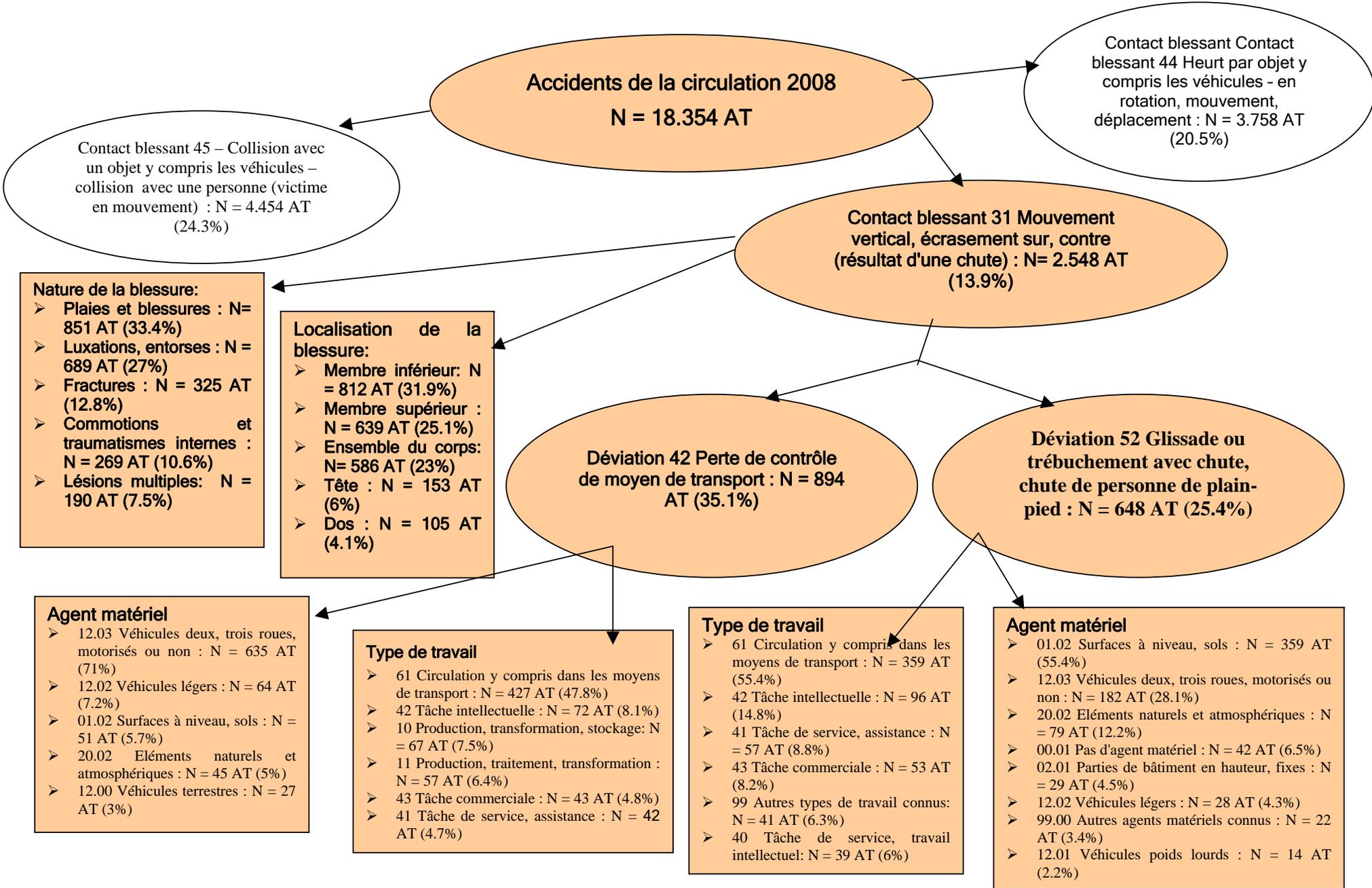
Type de travail

- 61 Circulation y compris dans les
 moyens de transport : N= 381 AT
 (54.5%)
- 99 Autre type de travail connu: N=
 53AT (7.6%)
- 42 Tâche intellectuelle:
 N = 51AT (7.3%)
- 11 Production, transformation: N=
 35AT (5%)
- 41 Tâche de service, assistance: N=
 32 AT (4.6%)
- 43 Tâche commerciale:
 N= 32 AT (4.6%)

Agent matériel

- 12.02 Véhicules légers: N= 518 AT
 (74.1%)
- 12.03 Véhicules deux, trois roues,
 motorisés ou non: N= 80 AT (11.4%)
- 12.01 Véhicules poids lourds :
 N= 39AT (5.6%)
- 12.00 Véhicules terrestres :
 N= 35AT (5%)





5 CONCLUSIONS

En guise de conclusion, revenons aux questions posées au lancement de cette étude. Le choix des services de réaliser une étude essentiellement descriptive, devant servir de base comparative à des études ultérieures, a été guidé par deux raisons. Tout d'abord, la nouveauté de la variable "Accident de la circulation" qui intervient dans la déclaration d'accident du travail depuis le 1^{er} janvier 2008 et ensuite, le laps de temps depuis les dernières études réalisées par le service sur ce sujet. En outre, la nouvelle collaboration avec l'IBSR nécessitait qu'un état des lieux de la question soit établi.

Il y a eu en Belgique en 2008, 18.354 accidents de la circulation dont 15.261 étaient des accidents sur le chemin du travail. Les accidents de la circulation représentent ainsi 66% des accidents sur le chemin du travail et près de 10% du total des accidents du travail, lieu et chemin du travail confondus.

Les accidents de la circulation présentent des particularités. Ils sont plus graves en termes de séquelles, de durée d'incapacité temporaire et de prévision d'incapacité permanente que l'ensemble des accidents du travail et sur le chemin du travail.

Il y a également des différences entre accidents de la circulation, s'ils surviennent sur le lieu du travail ou sur le chemin du travail. Ces différences apparaissent essentiellement quant au moment des accidents et à leur localisation. Il faut encore noter ici, l'impact non négligeable des conditions météorologiques sur le nombre d'accidents de la circulation. Les mauvaises conditions de circulation ont joué un rôle majeur dans l'augmentation de 11% des accidents sur le chemin du travail observée en 2008.

Certains secteurs d'activité économique présentent un risque accru d'accidents de la circulation, tant durant le travail que sur le chemin du travail, les premiers sont le 78 - Activités liées à l'emploi, le 88 - Action sociale sans hébergement et le 49 - Transport terrestre et transport par conduite. Viennent ensuite le 86 - Activités pour la santé humaine, le 52 - Entreposage et services auxiliaires des transports, le 53 - Activités de poste et de courrier, le 29 - Construction et assemblage de véhicules automobiles et le 81 Services relatifs aux bâtiments; aménagement paysager.

Mais certains secteurs surtout, présentent un risque majoré d'accidents de la circulation dans le cadre du travail ou sur les lieux du travail. Ce sont les secteurs 49-Transports terrestres et transport par conduite, 39 - Dépollution et autres services de gestion des déchets, 53-activités de poste et de courrier, 38-Collecte, traitement et élimination des déchets; récupération, 73-Publicité et études de marché, 95-Réparation d'ordinateurs et de biens personnels et domestiques, 97-activités des ménages en tant qu'employeurs de personnel domestique et 79-Activités d'agences de voyage, voyagistes, services de réservation et activités connexes.

En ce qui concerne les caractéristiques des victimes, nous relevons des disparités entre la distribution des accidents de la circulation et celle de l'emploi selon le sexe de la victime. Si nous relevons des similitudes fortes entre les fréquences d'accidents de la circulation des ouvriers et des employés sur le chemin du travail, il n'en est pas de même pour les accidents sur le lieu du travail relativement plus fréquents chez les ouvriers. L'analyse de la distribution des accidents de la circulation selon la génération, et de manière plus fine selon la classe d'âge des victimes, montre que l'on retrouve une sur-représentation des plus jeunes parmi les victimes et ce, en particulier dans les accidents survenant sur le chemin du travail.

Ceci termine la première étude consacrée à la variable "Accident de la circulation". Elle devra sans doute être complétée par d'autres ultérieurement et aussi en fonction des particularités relevées ici et de besoins exprimés par nos partenaires acteurs de la sécurité routière.