

Accidents domicile-travail

BRIEFING

Les accidents domicile-travail sont des accidents du travail survenant sur la voie publique au cours du trajet entre le lieu de travail et le domicile. Sur l'ensemble des accidents du travail déclarés à l'Agence fédérale des risques professionnels (Fedris), 11 % se produisent dans la circulation. La plus grande part de ces accidents est à déplorer au cours des déplacements domicile-travail. Entre 2015 et 2019, 223 travailleurs ont perdu la vie dans un accident domicile-travail et près de 67.000 ont été blessés, parmi eux 17% souffrent d'une incapacité de travail permanente. Par ailleurs, le nombre d'accidents domicile-travail a augmenté de 15% au cours de cette période alors que le nombre d'accidents de la route a globalement chuté.

Les accidents domicile-travail constituent donc un risque majeur et, à l'instar des autres accidents de la route, ils entraînent des coûts sociaux élevés et une grande souffrance émotionnelle. Il existe de nombreuses mesures qui peuvent être prises au niveau des instances publiques, de l'employeur et du travailleur afin d'améliorer la sécurité routière durant les déplacements domicile-travail. La clé est de privilégier des solutions de sécurité routière (par exemple, le choix des véhicules d'entreprise) et d'accorder une attention particulière à la culture de la sécurité.

CONTENU

- Combien d'accidents domicile-travail dénombre-t-on en Belgique ?
- Que dit la loi ?
- Quelles mesures peuvent être prises ?
- Autres sources d'information

Highlights

- Entre 2015 et 2019, **223** travailleurs sont décédés dans un accident domicile-travail. Et plus de **11.000** personnes blessées ont été affectées d'une incapacité de travail permanente.
- Les accidents du travail dans la circulation entraînent généralement des **conséquences plus graves** que les accidents du travail en dehors de la circulation. Parallèlement, ils sont en moyenne **moins graves** que les autres accidents de la circulation.
- **Les hommes** sont surreprésentés dans les accidents domicile-travail ayant entraîné de graves blessures.
- Les conséquences des accidents domicile-travail sont plus graves chez les **travailleurs plus âgés**.

Veuillez référer au présent document comme suit :

Institut Vias (2022) Briefing « Accidents domicile-travail ». Bruxelles, Belgique, institut Vias,
www.vias.be/briefing

Personne de contact : Nathalie Moreau, nathalie.moreau@vias.be



Que nous apprennent les données d'accidents ?

De quelles données sur les accidents de la route durant les déplacements domicile-travail disposons-nous ?

Sur la base des statistiques d'accidents officielles, qui reposent sur les enregistrements effectués par la police, il n'est pas possible de déterminer la proportion d'accidents de la route survenus dans le cadre du travail (qu'il s'agisse des trajets domicile-travail ou des déplacements dans le cadre du travail lui-même). Ces statistiques ne comportent en effet aucune indication sur la raison du déplacement au moment de l'accident. Il n'y a toutefois aucun doute sur le fait que « le travail » constitue l'une des principales raisons pour lesquelles la population belge se déplace dans la circulation. Il est donc clair qu'une grande part des accidents de la route est liée à l'activité professionnelle.

Il existe toutefois une autre source capable de nous procurer des informations utiles sur les accidents de la route liés au travail ; il s'agit des données collectées par Fedris, l'Agence fédérale des risques professionnels. Cet organisme belge a pour but principal d'exercer un contrôle auprès des employeurs et des compagnies d'assurances concernant la couverture des accidents du travail des travailleurs. Il est responsable de la conclusion d'accords entre les compagnies d'assurances et les sinistrés. En outre, Fedris assure également une mission d'information : il a créé, à cet effet, une base de données comprenant tous les accidents du travail dont sont victimes les travailleurs des secteurs privé et public.

La collecte des données des accidents du travail par Fedris se base sur un formulaire de déclaration, lequel doit être complété à chaque fois qu'un accident se produit. Le formulaire reprend les données collectées au sujet de l'employeur, de la victime, une description de l'accident, les lésions subies, les conséquences et l'indemnisation éventuelle. En 2008, la variable « accident de la circulation » a été ajoutée au formulaire pour faciliter l'identification de ce type d'accidents. Lorsque l'employeur déclare l'accident, il doit indiquer sur la base de l'attestation médicale quelles sont les conséquences en termes d'incapacité au travail. Cette estimation peut être ajustée par la suite car, parfois, au moment de la déclaration, les conséquences de l'accident du travail ne peuvent être estimées avec précision. La base de données Fedris fait la distinction entre quatre types de conséquences :

- Accident sans suite : tout accident n'entraînant aucune incapacité de travail pour lequel l'indemnisation se compose exclusivement des frais médicaux et/ou du paiement de la perte de salaire le jour de l'accident.
- Accident avec incapacité temporaire de travail: tout accident entraînant une incapacité temporaire de travail mais pour lequel une guérison sans séquelle est prévisible. Dans ces cas-là, les frais médicaux sont également indemnisés.

- Accident avec incapacité permanente prévue : tout accident pour lequel l'assureur constitue une provision pour incapacité permanente au 31/12 de l'année où l'accident s'est produit. Cet accident peut ou non avoir entraîné une période d'incapacité temporaire.
- Accident mortel : tout accident qui cause la mort immédiate ou non de la victime.

Combien d'accidents domicile-travail dénombre-t-on en Belgique ?

Entre 2015 et 2019, Fedris a enregistré 962.109 accidents du travail dont 107.656 (11%) sont survenus sur la voie publique et ont été classés comme accidents de la route. Bien que les accidents de la circulation représentent une part relativement faible des accidents du travail, le Tableau 1 montre que les accidents du travail dans la circulation entraînent toutefois de plus lourdes conséquences. Seuls 26% des accidents du travail dans la circulation restent sans conséquence pour les personnes impliquées, tandis que 61% des accidents ont engendré une incapacité de travail temporaire et 12% une incapacité de travail permanente. Sur l'ensemble des accidents du travail dans la circulation, la part des accidents mortels reste limitée (0,3%) mais elle est tout de même plus élevée que la part d'accidents mortels sur l'ensemble des accidents du travail (0,1%). Si nous considérons l'indicateur de gravité, calculé comme le nombre d'accidents entraînant une incapacité permanente ou une issue mortelle pour 1000 accidents enregistrés, nous notons qu'il est plus élevé (124) pour les accidents du travail dans la circulation que pour l'ensemble des accidents du travail (98).

Tableau 1. Nombre total d'accidents du travail et nombre d'accidents du travail dans la circulation, selon la gravité (2015-2019).

		Accidents du travail dans la circulation	Nombre total d'accidents du travail
Sans conséquence	#	28.477	316.982
	%	26%	33%
Avec une incapacité temporaire	#	65.809	551.217
	%	61%	57%
Avec une incapacité permanente prévue	#	13.056	93.272
	%	12%	10%
Mortel	#	314	638
	%	0,3%	0,1%
Total	#	107.656	962.109
	%	100%	100%
Gravité (accidents avec incapacité permanente et accidents mortels pour 1000 accidents)		124	98

Source : Fedris

Les accidents du travail survenant dans la circulation peuvent se produire tout aussi bien durant des déplacements domicile-travail que lors de déplacements professionnels. Le Tableau 2 montre que la plupart des accidents du travail dans la circulation sont des accidents domicile-travail (84%) et qu'une part limitée d'accidents de la route a lieu au cours de déplacements effectués dans le cadre de l'activité professionnelle (16%). De surcroît, ce tableau révèle que la gravité des conséquences des accidents du travail dans la circulation ne diffère pas selon le motif du déplacement.

Tableau 2. Nombre d'accidents du travail dans la circulation selon la raison du déplacement et le degré de gravité de l'accident (2015-2019).

		Durant les déplacements domicile-travail	Durant les déplacements professionnels
Sans conséquence	#	24.011	4.466
	%	26,5%	26,4%
Avec une incapacité temporaire	#	55.436	10.373
	%	61,1%	61,2%
Avec une incapacité permanente prévue	#	11.040	2.016
	%	12,2%	11,9%
Mortel	#	223	91
	%	0,25%	0,54%
Total	#	90.710	16.946
	%	100%	100%
Gravité (accidents avec incapacité permanente et accidents mortels pour 1000 accidents)		124	124

Source : Fedris

Enfin, nous pouvons aussi comparer le nombre d'accidents domicile-travail avec le nombre total d'accidents de la circulation enregistrés par la police. Entre 2015 et 2019, 459.129 victimes de la route ont été recensées au total, dont 95,1% de blessés légers, 4,2% de blessés graves et 0,7% de tués. La base de données de la police ne comportant que les accidents ayant entraînés des lésions corporelles, il est difficile de comparer le degré de gravité avec les accidents domicile-travail issus de la base de données de Fedris. Les définitions des blessés graves et légers diffèrent aussi. Lorsque nous calculons l'indicateur de gravité en rapportant le nombre d'accidents domicile-travail mortels sur 1000 accidents domicile-travail (à l'exclusion de ceux sans conséquence), nous obtenons un indicateur de gravité de 3,3. Par contre, sur le nombre total d'accidents de la route, cet indicateur s'élève à 6,8 tués pour 1000 victimes. Les accidents de la circulation qui surviennent durant les déplacements domicile-travail sont moins souvent mortels qu'en moyenne.

Cette différence peut s'expliquer par des facteurs divers : les accidents se produisant la nuit et le week-end connaissent plus souvent une issue mortelle. Or au cours de ces périodes de la semaine, le trafic lié au travail est à son niveau minimum et le nombre d'accidents du travail dans la circulation enregistrés est le plus faible. Il est également possible que les accidents du travail dans la circulation soient moins souvent liés à la consommation d'alcool alors que les accidents liés à la consommation d'alcool entraînent des conséquences plus graves.

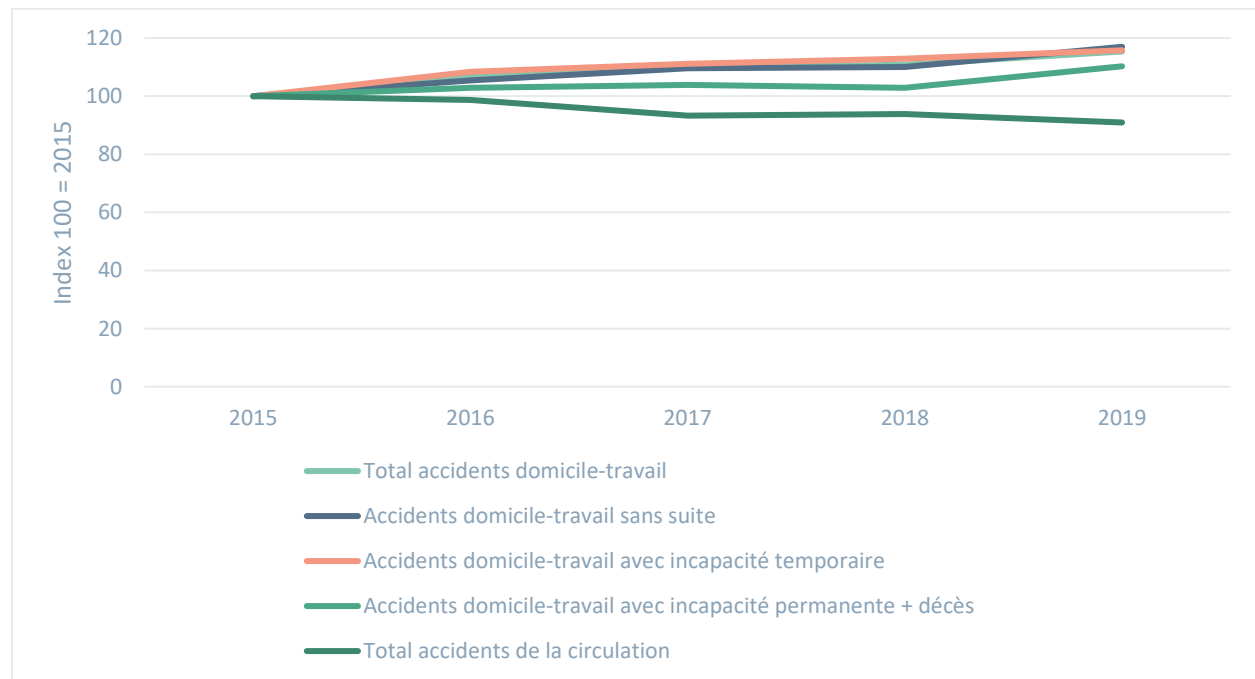
Dans la suite de ce briefing, seuls les accidents domicile-travail et les accidents de la circulation en général seront considérés.

Comment les accidents domicile-travail évoluent-ils ?

La Figure 1 montre l'évolution du nombre d'accidents domicile-travail enregistrés par Fedris entre 2015 et 2019, en fonction de la gravité des conséquences, et l'évolution du nombre total d'accidents de la route enregistrés par la police sur la même période. Nous observons que le nombre total d'accidents domicile-travail augmente de 15% entre 2015 et 2019. A l'inverse, le nombre total d'accidents de la route a diminué de 9% au cours de la même période.

Nous relevons une tendance à la hausse pour chaque type d'accident domicile-travail, quelle que soit le degré de gravité, même si la hausse observée parmi les accidents domicile-travail graves ou mortels est moins prononcée (10%) que parmi les autres accidents domicile-travail. Il faut également noter que le nombre d'accidents domicile-travail a considérablement augmenté entre 2018 et 2019.

Figure 1. Evolution du nombre d'accidents domicile-travail selon la gravité et du nombre total d'accidents de la circulation (2015-2019 ; indice 100 = 2015)



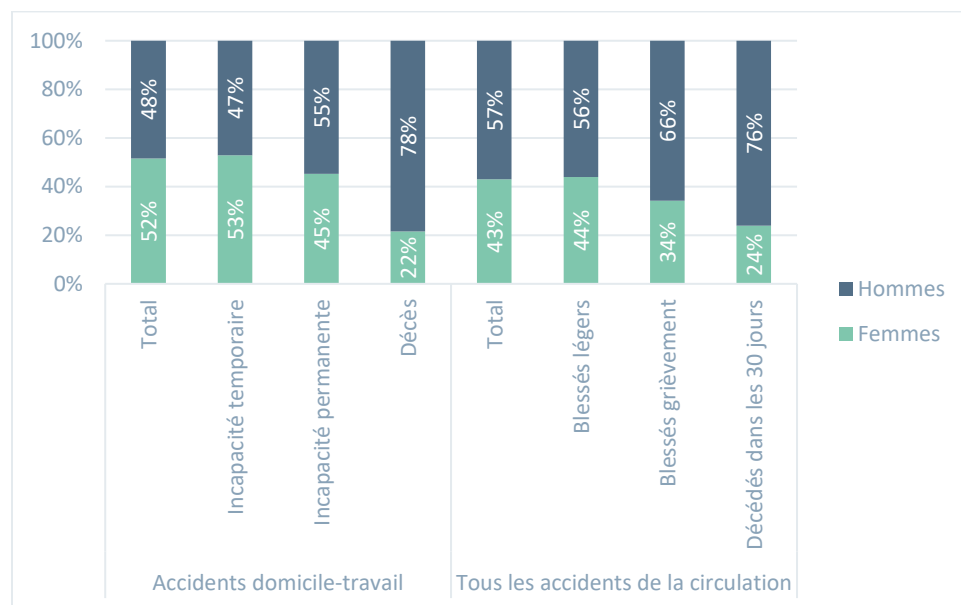
Source : Fedris & Statbel – Direction générale Statistique - Statistics Belgium

Qui sont les victimes des accidents domicile-travail ?

Genre

La Figure 2 montre la distribution du nombre d'accidents domicile-travail (à l'exclusion de ceux sans conséquence) selon le genre. Le nombre de victimes d'accidents domicile-travail est équitablement réparti entre les hommes et les femmes. Si nous examinons le nombre d'accidents domicile-travail avec une issue fatale, nous voyons que les hommes sont surreprésentés (78%). Le nombre d'accidents domicile-travail avec une incapacité permanente concerne également davantage les hommes, mais la différence est moins importante (55%). Si l'on considère l'ensemble des accidents de la circulation, nous remarquons qu'il y a plus d'hommes que de femmes parmi les victimes (57% vs 43%). Comme pour les accidents domicile-travail, la part des hommes augmente avec le degré de gravité, puisqu'ils représentent 66% des blessés graves et 76% des tués.

Figure 2. Distribution des accidents domicile-travail et de l'ensemble des accidents de la circulation (en %) selon le genre et le degré de gravité (2015-2019)

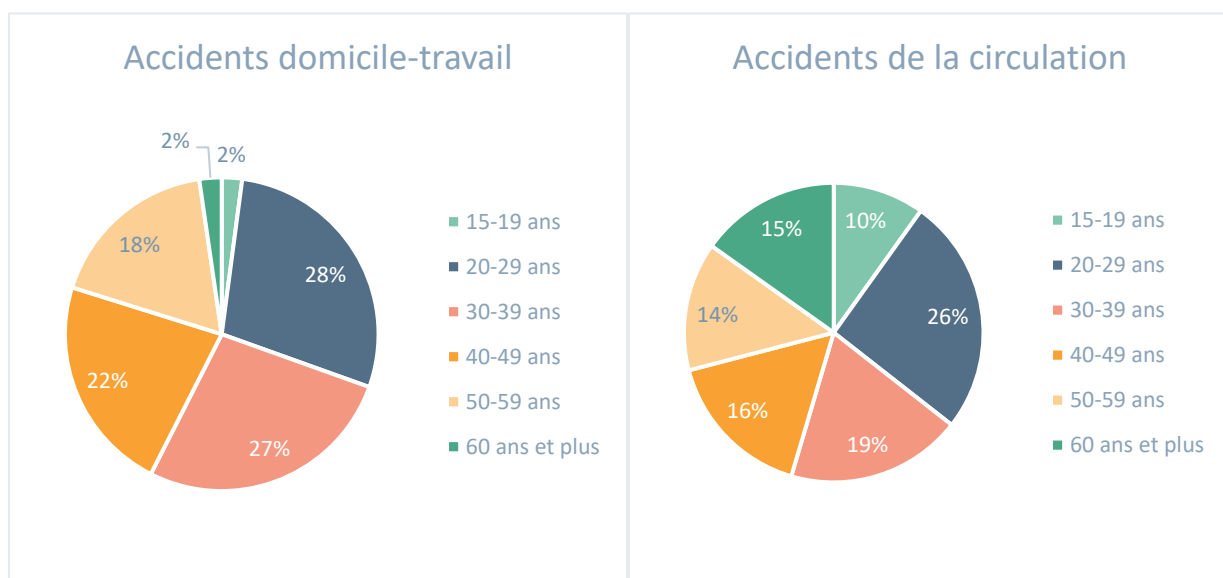


Source : Fedris & Statbel – Direction générale Statistique - Statistics Belgium

Age

La Figure 3 montre la répartition du nombre d'accidents domicile-travail (à l'exclusion de ceux sans conséquence) et des accidents de la route selon l'âge de la victime. Cette figure indique que la plupart des accidents impliquent des personnes âgées de 20-29 ans, tant pour les accidents domicile-travail que pour l'ensemble des accidents de la circulation. Vient ensuite le groupe des personnes âgées de 30 à 39 ans. Les 15-19 ans et les plus de 60 ans ne représentent ensemble que 4% des accidents domicile-travail, alors qu'ils constituent un quart du nombre total des accidents de la circulation. Ceci n'est toutefois pas surprenant car ces groupes d'âge sont également moins représentés dans la population active et effectuent donc moins de déplacements domicile-travail.

Figure 3. Répartition du nombre d'accidents domicile-travail (à l'exclusion de ceux sans conséquence) et des accidents de la route selon l'âge (2015-2019)

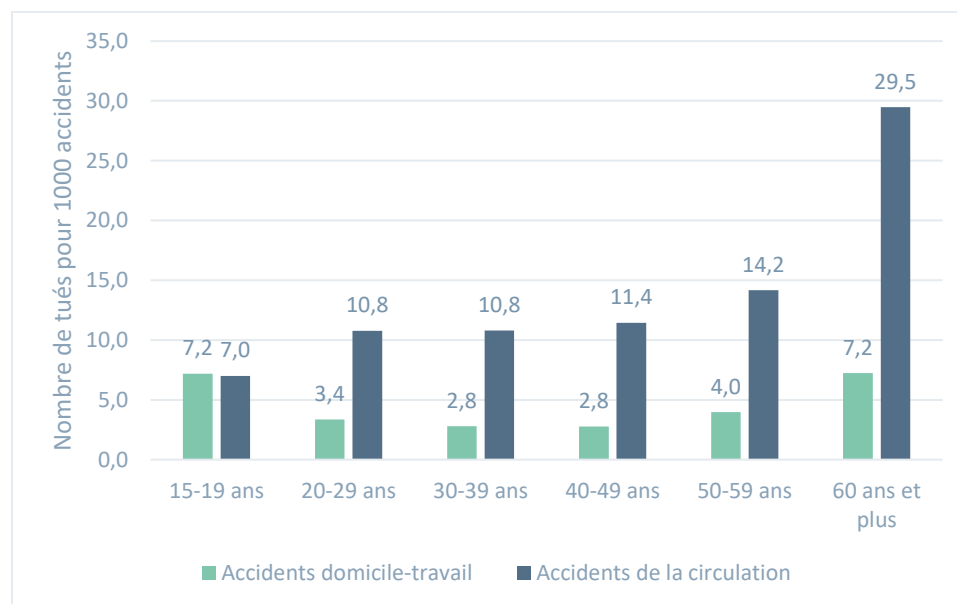


Source : Fedris & Statbel – Direction générale Statistique - Statistics Belgium

Comme constaté plus haut, la Figure 4 illustre au travers de l'indicateur de gravité que le risque d'être impliqué dans un accident mortel est nettement plus élevé en dehors des déplacements domicile-travail. Pour les accidents domicile-travail, il s'agit du nombre d'accidents avec une issue fatale pour 1000 accidents domicile-travail (à l'exception de ceux sans conséquence) et pour les accidents de la circulation, cet indicateur correspond au nombre de tués pour 1000 victimes.

Nous notons que pour toutes les catégories d'âge, à l'exception du groupe le plus jeune (15-19 ans), le degré de gravité est plus important dans l'ensemble des accidents de la circulation que dans les accidents domicile-travail. Dans les deux groupes d'accidents, la gravité tend à augmenter avec l'âge. Toutefois, l'augmentation observée pour les personnes de plus de 60 ans est beaucoup plus forte dans l'ensemble des accidents de la route, que pour les accidents domicile-travail.

Figure 4. Indicateur de gravité des accidents domicile-travail et de tous les accidents de la route, selon l'âge (2015-2019)



Source : Fedris & Statbel – Direction générale Statistique - Statistics Belgium



Que dit la loi ?

Les accidents du travail dans la circulation et la législation

Dans la législation belge sur le travail, aucune distinction n'est faite entre un accident du travail et accident du travail dans la circulation. L'obligation d'assurance dans le secteur privé est prévue par l'employeur. Ainsi, tout employeur qui emploie du personnel est légalement tenu de souscrire une assurance accidents du travail, qui couvre également un accident du travail dans la circulation. L'obligation s'applique dès le premier jour de travail du premier travailleur.

Si l'employeur ne respecte pas cette obligation, Fedris - l'Agence fédérale des risques professionnels - est tenue d'assurer les employeurs qui ne se sont pas assurés à temps. L'indemnisation pour cette affiliation n'est pas une prime d'assurance, mais peut être considérée comme une amende, dont le montant est déterminé par le nombre de travailleurs non assurés et la durée de la période non assurée. Le travailleur est ainsi assuré contre le risque d'accidents. Cela ne dispense toutefois pas l'employeur de l'obligation d'assurance. Si un accident du travail (dans la circulation ou non) survient pendant cette période, Fedris se fait rembourser auprès de l'employeur non assuré.

Dans le secteur public, cette obligation et ce règlement ne s'appliquent pas. Il s'agit ici d'une réglementation spécifique où l'employeur est responsable du risque d'accidents du travail (dans la circulation ou non). Ce règlement s'applique également aux administrations provinciales et locales. Les associations sans personnel statutaire, les entreprises communales autonomes et les associations du CPAS ne tombent pas sous ce régime et sont soumises à la réglementation générale des employeurs.

Pour plus de détails sur la réglementation actuelle en matière d'accidents du travail durant les déplacements domicile-travail, nous vous renvoyons au [site Internet](#) du Service Public Fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale et au [site Internet](#) de la sécurité sociale belge.

Pour ce qui est de la gestion des risques d'accidents du travail dans la circulation, la « loi relative à la sécurité et au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail » (loi du 4 août 1996) est d'application. Cette loi régit les obligations des employeurs et les différentes mesures internes et structures de concertation qui doivent être prises ou organisées.



Quelles mesures peuvent être prises ?

Diverses mesures peuvent être prises pour améliorer la sécurité routière lors des déplacements domicile-travail. Tant les employeurs que les instances publiques ont un rôle important à jouer à cet égard. En outre, des recherches plus poussées peuvent permettre de mieux comprendre les caractéristiques et les causes spécifiques des accidents domicile-travail.

Au niveau des employeurs

L'intégration de la sécurité routière dans la gestion et l'organisation du travail nécessite une connaissance approfondie des caractéristiques des déplacements effectués par les travailleurs, une évaluation objective du risque d'accident de la route et l'instauration d'une culture de la sécurité au sein de l'entreprise. Parmi les mesures que les entreprises peuvent prendre en vue de réduire le nombre d'accidents domicile-travail, citons : la flexibilité des conditions de travail (par exemple, la promotion du télétravail ou des horaires de travail flexibles), la décentralisation des bureaux (aux fins de réduire le nombre de déplacements ou la distance parcourue), la mise à disposition de véhicules de société sûrs et dotés des meilleurs équipements de sécurité, l'organisation de formations à la sécurité routière, la détermination d'itinéraires sûrs (en particulier pour les usagers vulnérables), la formation aux modifications du code de la route, et le remboursement des déplacements effectués en transports en commun. Les entreprises privées et publiques trouveront également dans la norme ISO 39001 toutes les informations utiles en matière de gestion de la sécurité routière liée au travail. Etape par étape, la norme ISO 39001 accompagne les entreprises dans leur démarche pour intégrer la sécurité routière comme un objectif central dans leur système de gestion¹.

Au niveau de la société

Investir dans le développement de l'infrastructure routière pour la rendre plus sûre est une étape essentielle pour réduire le nombre d'accidents de la route. Par ailleurs, le succès des nouveaux moyens de transport personnels (tels que les vélos électriques, les trottinettes électriques, etc.) modifie les contours de la mobilité active, notamment en milieu urbain. Les utilisateurs de ces nouveaux moyens de transport sont néanmoins des usagers vulnérables de la route. Leur nombre en constante augmentation sur les routes nécessite la mise en place de nouvelles mesures pour garantir leur sécurité (aménagement de zones 30, de pistes cyclables, développement de technologies permettant de limiter la vitesse en fonction de la zone dans laquelle elles se trouvent, etc.).

¹ <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:39001:ed-1:v1:fr>

Il appartient également aux responsables politiques de mettre en place des campagnes de sensibilisation et de prévention utiles aux usagers de la route.

Enfin, les responsables politiques peuvent aussi adopter des mesures visant à encourager, voire contraindre (entre autres par le biais de mesures fiscales) les entreprises et les employeurs à prendre des mesures préventives telles que décrites dans le chapitre « Au niveau des employeurs ».

Des systèmes similaires d'encouragement ou de dissuasion à l'égard des employeurs pourraient également être envisagés par les compagnies d'assurance au travers des primes d'assurance.

Au niveau de la recherche

Les données utilisées dans le présent document émanent de deux sources principales : la base de données Fedris et les statistiques d'accidents officielles. Bien que ces bases de données comportent des informations très intéressantes, elles poursuivent chacune un objectif spécifique. Seul un système de couplage des données permettrait de pallier les limites inhérentes à ces bases de données et de fournir une image plus complète et détaillée des accidents sans compromettre l'anonymat des personnes impliquées. Il faudrait également envisager d'intégrer les données d'accidents impliquant des indépendants et des professions libérales.

Les analyses réalisées dans le cadre de ce travail sont limitées. Il serait opportun de poursuivre ce travail d'analyse de manière plus approfondie afin d'obtenir une connaissance plus complète des spécificités des accidents de la route liés au travail et d'identifier des mesures plus spécifiques et plus ciblées à instaurer.

Enfin, il serait judicieux de dresser un inventaire des moyens mis en œuvre par les entreprises et les employeurs pour éviter les accidents de la route sur le chemin du travail et dans le cadre du travail en général.



Autres sources d'information

Ce rapport d'étude donne un aperçu de la problématique des accidents du travail dans la circulation en Belgique. Il comprend des données d'accidents et des mesures possibles.

- Steegmans D., Dupont E. (2015) Impact des accidents du travail dans la circulation. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance

Sur le site Internet de Fedris, on peut trouver des rapports annuels statistiques récapitulant les données relatives aux accidents du travail. Les tableaux peuvent également être téléchargés.

- <https://www.fedris.be/fr/professionnel/accident-s-du-travail-secteur-prive/statistiques/rapport-annuel-statistique>

Cette étude européenne et le programme y afférent donnent un aperçu de la façon dont les accidents domicile-travail sont recensés et analysés dans les différents pays européens. Les chiffres d'accidents et les mesures possibles y sont également indiqués.

- Adminaite D., Jost G., Stipdonk H., Ward H. (2017) Tapping the potential for reducing work-related road deaths and injuries. Brussel, België: European Transport Safety Council (ETSC)
<https://etsc.eu/projects/praise/>