



FONDS DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

MOBILITÉ ET ACCIDENTS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL POUR LES ENTREPRISES AYANT LEUR SIÈGE EN RÉGION BRUXELLOISE - 2003 JUN 2005

1. Introduction

Confrontées à un problème croissant d'engorgement des villes limitant la mobilité, la Belgique et la Région de Bruxelles-Capitale en particulier ont développé des mesures pour analyser ce phénomène et proposer la mise en œuvre de solutions durables pour mieux gérer les déplacements.

Dès 1999, la Région de Bruxelles-Capitale prévoit dans son ordonnance du 25 mars, relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant, l'obligation de réaliser un « plan de déplacements d'entreprise » pour les organismes employant plus de 200 personnes sur un même site dans la Région, apparaissant comme précurseur en ce domaine. Cette ordonnance, complétée par l'arrêté du gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale du 05/02/2004 est entrée en vigueur en juillet 2004.

Le niveau fédéral également se préoccupe de la dégradation des conditions de mobilité et un arrêté ministériel du S.P.F. mobilité et transport du 29/10/2004 a fixé les conditions pour l'obtention d'informations de la banque de données concernant les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, permettant ainsi la constitution d'une banque de données sur les déplacements.

Cette étude reprend dans un premier temps des tableaux présentant la problématique des accidents sur le chemin du travail survenus en 2003 aux travailleurs d'entreprises ayant leur siège sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce choix est régi par le fait que Bruxelles se situe à l'avant-garde des mesures prises dans ce domaine. Viennent ensuite certains des tableaux de la note CTP 6/05/2 non limitatifs aux seuls accidents graves, conformément au souhait exprimé par le comité.

2. Mobilité et accidents sur le chemin du travail

2.1. INTRODUCTION

Ce chapitre traite des accidents survenus en 2003 à des travailleurs sur le chemin du travail, et employés dans des entreprises ayant leur siège sur le territoire de la région de Bruxelles-Capitale.

Ce choix est guidé par le fait que Bruxelles est précurseur en tant que Région dans ce domaine mais aussi, par l'intérêt d'analyser cette Ville-Région, dans laquelle 650.000 personnes ont un emploi. Le site de l'IBGE nous apprend par ailleurs que plus de 50 % de ces 650.000 travailleurs habitent en dehors de la Région et font dès lors quotidiennement la navette depuis leur domicile et que près de 57 % des personnes utilisent leur véhicule à cette fin. Ces quelques chiffres permettent de mieux comprendre l'ampleur du problème d'engorgement que la région et ses abords connaissent.

Les limites des données accessibles dans la banque de données du FAT nous ont conduits à effectuer la sélection des données sur la base des agents matériels de l'accident. Ceux-ci ont été sélectionnés et regroupés de la façon suivante.

- Les agents matériels 221 et 222 de la nomenclature du code du bien-être au travail regroupant les moyens de transport par rail du réseau public et du réseau privé.
- Agent matériel 231 reprenant les véhicules roulant à moteur à l'exclusion du rail, on retrouvera ici essentiellement les automobiles mais aussi les camions et camionnettes ainsi que les motos et cyclomoteurs.
- Agent matériel 232 reprenant les véhicules sans moteur à l'exclusion du rail, il s'agit essentiellement du vélo.
- Les agents matériels 510, 520 et 530 qui reprennent, selon la nomenclature du code du travail, « les milieux de travail ». Il s'agit essentiellement des déplacements pédestres.

Il faut cependant garder à la conscience que ce système n'offre pas la certitude que l'agent matériel cité correspond effectivement au moyen de transport utilisé par la victime.

Par ailleurs, la banque de données du FAT permet de connaître le code postal du siège de l'entreprise et celui du lieu de l'accident mais actuellement pas celui du domicile de la victime.

En **2003**, **3.434** travailleurs d'entreprises ayant leur siège sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitales ont été victimes d'un accident sur le chemin du travail. Parmi ces 3.434 accidents, **71 %** ont pour agent matériel identifié un véhicule sur rail ou sur roues, avec ou sans moteur, ou encore la surface de circulation.

Les données analysées dans le point 2 de cette note concernent donc les accidents survenus sur le chemin du travail à des travailleurs d'entreprises ayant leur siège dans la Région de Bruxelles-Capitale (19 communes) durant l'année 2003.

2.2. VUE GÉNÉRALE DES ACCIDENTS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL

2.2.1. Le nombre d'accidents sur le chemin du travail selon la province de survenance et les suites encourues.

Tableau 1 : Fréquence relative (%) des accidents sur le chemin du travail en 2003 pour les entreprises de la Région Bruxelles-Capitale, selon le lieu de survenance et les suites des accidents.

Provinces	Suites de l'accident									Total	
	CSS		IT		IP < 10 %		IP 10 % et +		Mortels		
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	N	%
Antwerpen	71	4,5	53	3,6	8	2,5	2	3,6	0	134	3,9
Brabant Wallon	45	2,8	32	2,2	12	3,7	3	5,5	0	92	2,7
Bruxelles-Brussel	1 084	68,6	999	68,1	227	70,3	41	74,5	2	2 353	68,5
Hainaut	54	3,4	54	3,7	16	4,9	1	1,8	0	125	3,6
Liège	25	1,6	22	1,5	4	1,2	1	1,8	1	53	1,5
Limburg	9	0,6	15	1,0	1	0,3	0	0,0	0	25	0,7
Luxembourg	2	0,1	2	0,1	0	0	0	0,0	0	4	0,1
Namur	16	1,0	18	1,2	5	1,5	0	0,0	0	39	1,1
Oost-Vlaanderen	72	4,6	67	4,6	15	4,6	0	0,0	1	155	4,5
Vlaams Brabant	175	11,1	172	11,7	33	10,2	6	10,9	2	388	11,3
West-Vlaanderen	22	1,4	31	2,1	2	0,6	0	0,0	0	55	1,6
Hors Belgique	4	0,3	2	0,1	0	0	1	1,8	1	8	0,2
Inconnu	2	0,1	1	0,1	0	0	0	0,0	0	3	0,1
Total	1 581	100	1 468	100	323	100	55	100	7	3 434	100

Ce tableau permet de constater que plus de 68 % des accidents ont eu lieu sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, soit à une distance relativement faible du siège de l'entreprise. La province sur le territoire de laquelle surviennent le plus d'accidents est le Brabant flamand. Ceci peut sans doute s'expliquer par la confluence du trafic en direction de la capitale qui s'opère en Brabant flamand, par lequel transitent toutes les autoroutes et qui est sillonné par le Ring de Bruxelles.

Le même constat est fait en ce qui concerne la gravité des accidents. Le territoire de la Région Bruxelles-Capitale et le Brabant flamand sont le théâtre le plus fréquent des accidents les plus graves. Ils regroupent 80 % des accidents laissant une incapacité permanente inférieure à 10 % et 85 % de ceux avec une incapacité de plus de 10 % et des accidents mortels.

2.2.2. Les accidents sur le chemin du travail par province de survenance, selon l'agent matériel en cause.

Tableau 2 : Fréquences relatives (%) des accidents sur le chemin du travail en 2003 selon la province de survenance et l'agent matériel en cause.

Agent Matériel	Antwerpen	Brabant wallon	Bruxelles	Hainaut	Liège	Limburg	Luxembourg	Namur	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Total %	Total N
Rail	3	2	2	2	0	4	0	0	3	1	0	2	68
Véhicule à moteur	46	52	31	36	49	48	75	38	45	52	38	36	1239
Véhicule sans moteur	11	1	3	2	0	8	0	3	8	5	13	4	133
Surface de circulation	12	29	31	37	26	16	0	38	29	17	20	29	979
Autres agents matériels	28	15	33	24	25	24	25	21	15	25	29	30	1015
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	3434

La part importante des véhicules à moteur dans les accidents survenus dans les deux Brabant s'explique sans doute par la confluence du trafic en direction de Bruxelles qui s'effectue à leur hauteur.

Par contre, sur le territoire-même de la Région de Bruxelles-Capitale, les accidents se répartissent à peu près pour un tiers chacun entre véhicules à moteur, circulation pédestre et autres agents matériels.

C'est ici qu'apparaît tout l'intérêt du regroupement des agents matériels en rail, véhicule à moteur, sans moteur et surface de circulation, autrement dit le déplacement pédestre.

Nous rappelons ici également la remarque faite plus haut. L'agent matériel repris dans la déclaration d'accident ne correspond pas forcément au moyen de transport utilisé par la victime. Ainsi, lorsque l'agent matériel est un véhicule à moteur, il est vraisemblable que la victime soit le conducteur ou un passager, mais il est également possible que la victime ait été heurtée par le véhicule.

2.2.3. Les suites des accidents sur le chemin du travail selon l'agent matériel en cause.

Tableau 3 : Fréquences relatives des suites des accidents sur le chemin du travail selon l'agent matériel en cause en 2003.

Agent matériel	Suites des accidents					Total
	Rail	Véhicule à moteur	Véhicule sans moteur	Surface de circulation	Autres	
CSS	1,4	35,3	4,0	27,3	32,0	100
I T	2,2	36,0	3,9	29,6	28,3	100
IP < 10 %	3,1	38,1	3,4	32,5	22,9	100
IP 10 % et +	3,6	43,6	1,8	20,0	30,9	100
Cas Mortels	14,3	85,7	0,0	0,0	0,0	100
Total	2,0	36,1	3,9	28,6	29,5	100

La première chose qui frappe est que dans plus de 85 % des cas d'accidents mortels, un véhicule à moteur est impliqué. Ceux-ci sont également présents dans plus de 63 % des accidents laissant persister une incapacité permanente supérieure à 20 %.

Ce tableau montre bien le clivage important qui existe entre les accidents impliquant un véhicule à moteur dont les suites sont plus souvent plus graves, voire mortelles et les accidents survenus lors de la circulation pédestre qui occasionnent plus fréquemment des séquelles légères, voire de simples périodes d'incapacité temporaire de travail.

2.3. ANALYSE DES ACCIDENTS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL SELON L'AGENT MATÉRIEL AU TRAVERS DE DIFFÉRENTES VARIABLES

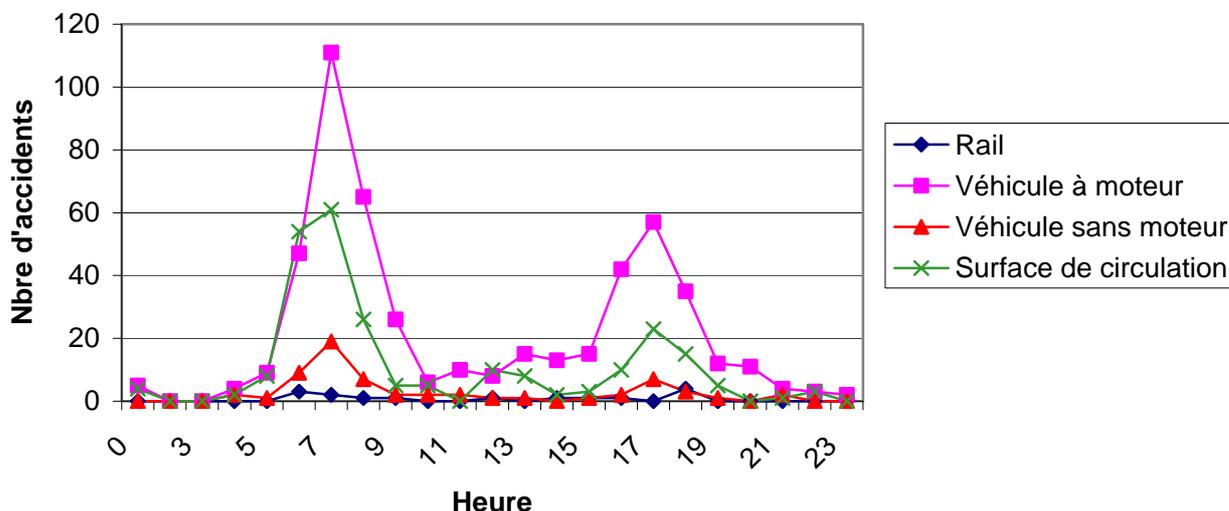
2.3.1. Le moment de l'accident

2.3.1.1. L'HEURE

Le premier graphique montre à l'évidence la prépondérance des accidents impliquant un véhicule à moteur parmi les accidents survenus en province sur le chemin du travail. Il souligne également la part non négligeable des accidents qui surviennent lors du simple déplacement à pied. On peut aussi remarquer le petit nombre d'accidents impliquant un moyen de transport par rail, bien qu'une part non négligeable des navetteurs entrent dans quotidiennement dans Bruxelles par le rail.

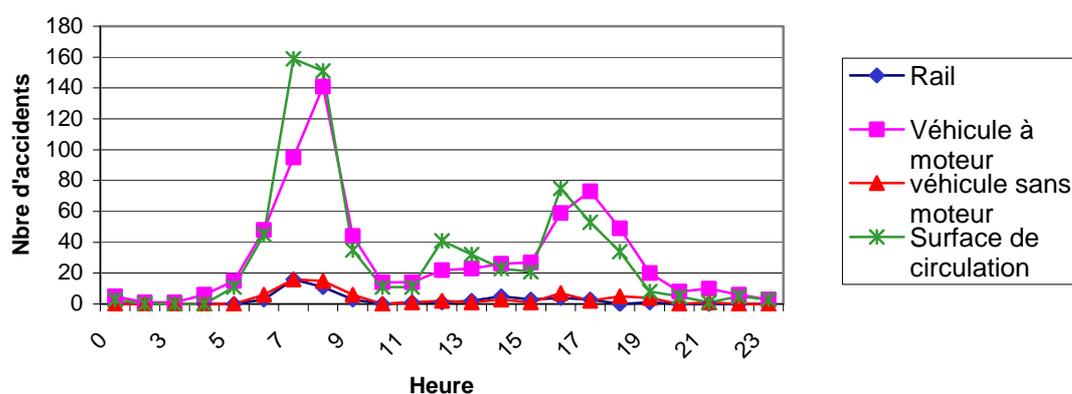
Ce graphique permet aussi de relever que le pic du matin semble être moins long en terme de nombre d'heures que le pic de la fin de l'après-midi. Il n'en est que plus intense. Il existe également grosso modo, un certain parallélisme des courbes d'accidents quel que soit l'agent matériel en cause ;

Graphique 1: Heure des accidents en province selon l'agent matériel en cause



Le deuxième graphique montre un certain parallélisme des courbes dans le temps. Cependant, on relève la prépondérance des accidents survenus alors que la victime circulait à pied, sur les accidents impliquant des véhicules à moteur. Par ailleurs, ce même type d'accident connaît un pic supplémentaire sur le temps de midi. On relève également que le pic des accidents de ce type précède dans le temps le pic des accidents impliquant un véhicule à moteur et ceci, tant le matin que le soir.

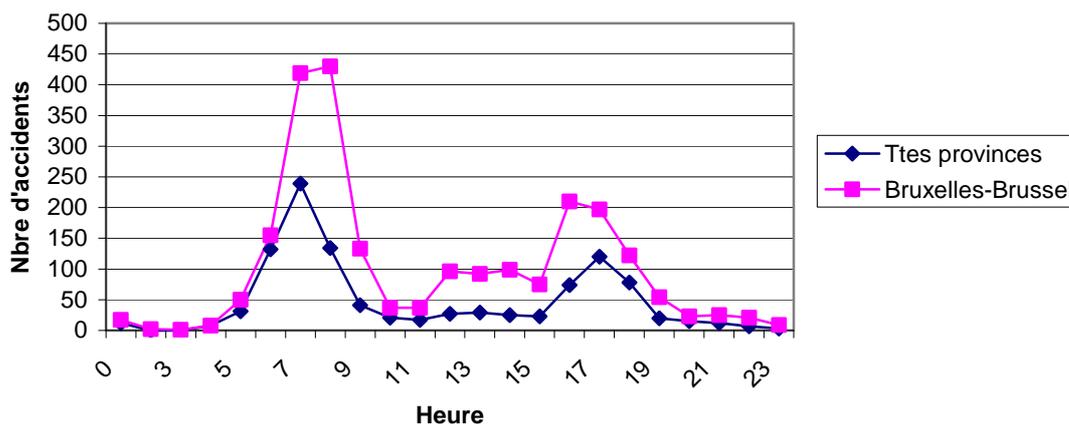
Graphique 2: Heure des accidents à Bruxelles-Capitale selon l'agent matériel en cause



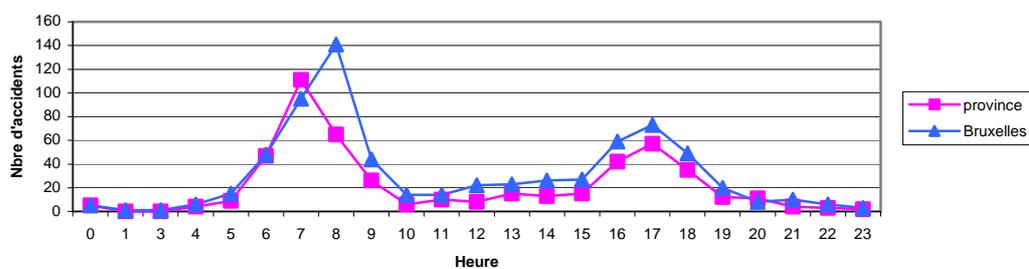
La comparaison entre l'heure des accidents survenus en province et à Bruxelles, tous agents matériels confondus et de manière encore plus franche, le graphique montrant les accidents impliquant un véhicule à moteur montrent le même type de décalage horaire. En effet, les

accidents surviennent le matin plus tôt en province qu'à Bruxelles et le soir plus tard, ce qui est parfaitement concordant avec le sens des trajets mais, peut guider les autorités dans le choix des moments et des lieux où elles doivent porter leurs actions de prévention.

Graphique 3 : L'heure des accidents à Bruxelles et en province tous agents matériels confondus

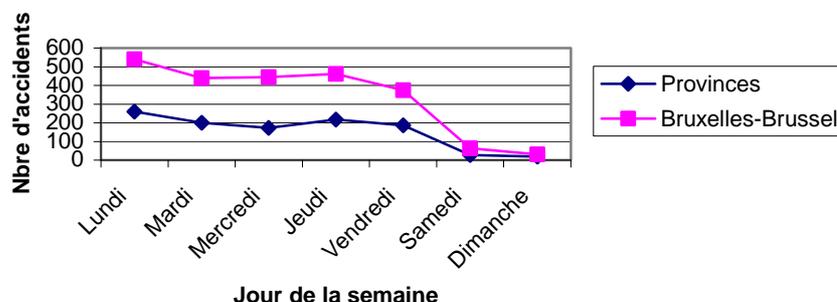


Graphique 4: Heure des accidents avec véhicule à moteur à Bruxelles et en Province



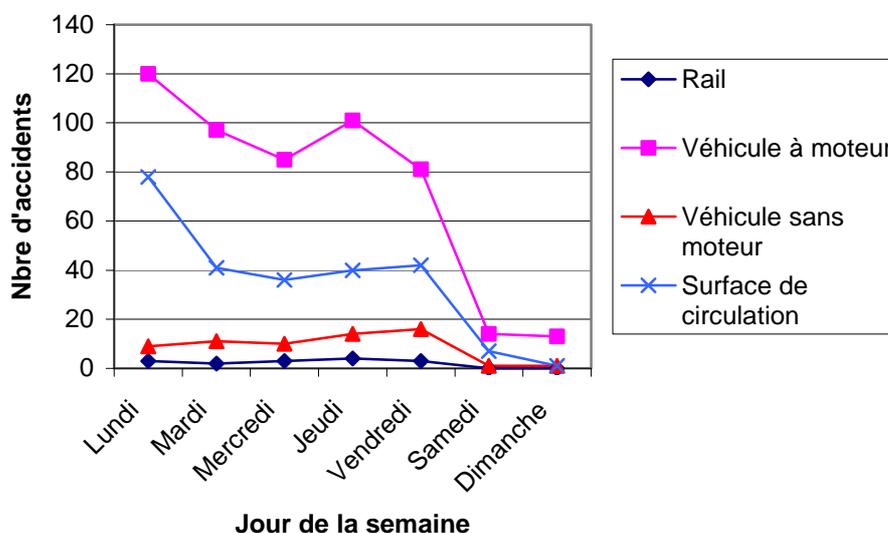
2.3.1.2. LE JOUR DE LA SEMAINE

Graphique 5 : Le jour des accidents à Bruxelles et en province tous agents matériels confondus



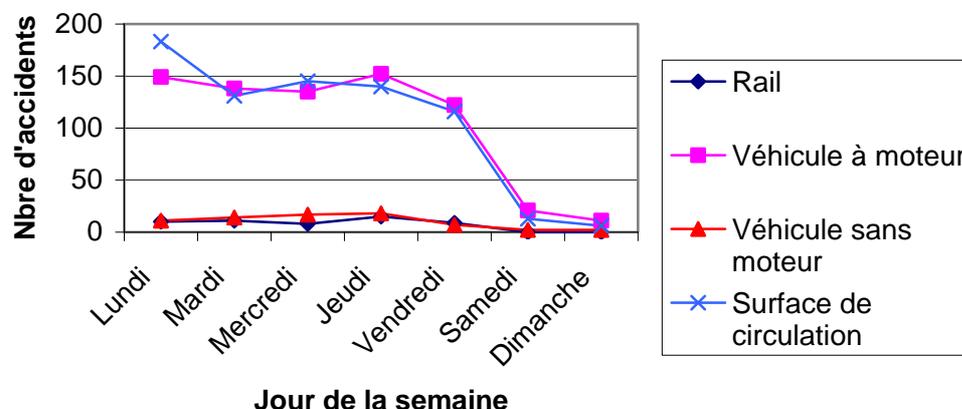
Si le nombre global des accidents tant à Bruxelles qu'en province diminue au fil de la semaine comme le montre le graphique 5, des différences notables apparaissent cependant lorsque l'on analyse les accidents en fonction des différents agents matériels mis en cause.

Graphique 6: Le jour de l'accident en province selon l'agent matériel en cause



Le graphique 6 montre ainsi une diminution significative des accidents impliquant des véhicules à moteur le mercredi. Cette diminution est particulièrement importante dans l'analyse province par province, en Brabant flamand. Il y a apparemment là un réel creux. On pourrait supposer que la densité du trafic est moindre ce jour-là, peut-être en raison du choix prépondérant du mercredi comme jour de congé par les femmes travaillant à temps partiel qui souhaitent se rendre disponibles pour leurs enfants.

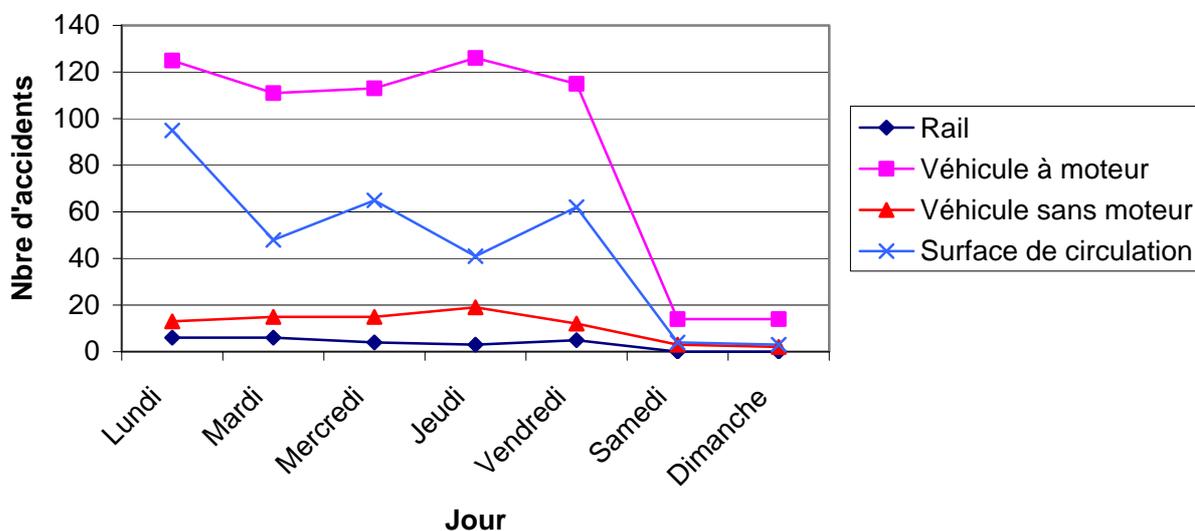
Graphique 7: le jour de l'accident à Bruxelles-Capitale selon l'agent matériel en cause



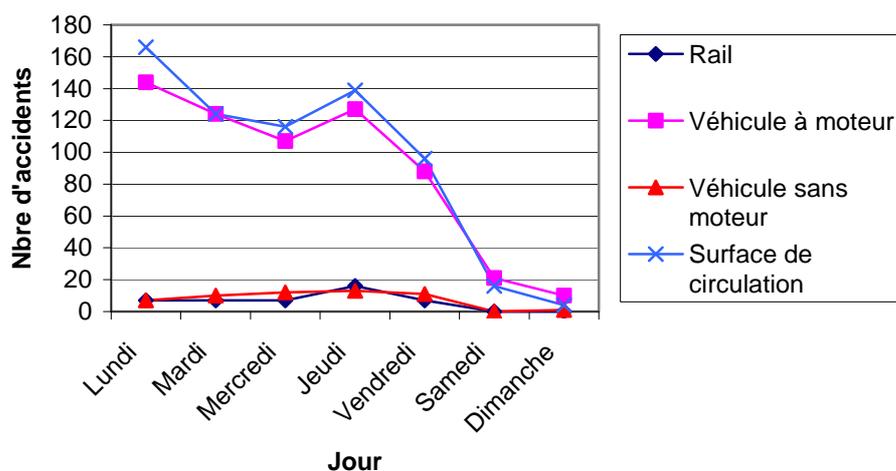
La diminution des accidents impliquant un véhicule à moteur est moins sensible sur le territoire de Bruxelles-Capitale, bien qu'elle soit toujours présente.

Nous avons voulu dès lors savoir si cette diminution se répartissait équitablement selon le genre de la victime ou bien si elle ne touchait qu'une catégorie de travailleurs.

Graphique 8 : Distribution des accidents chez les hommes selon de jour et l'agent matériel



Graphique 9 : Distribution des accidents chez les femmes selon le jour et l'agent matériel



La confrontation des graphiques 8 et 9 montre que c'est bien le nombre de victimes féminines qui est à l'origine de la baisse globale des accidents le mercredi. La vérification de notre hypothèse supposerait que ces résultats soient comparés avec les taux d'occupations des travailleuses le mercredi.

2.3.2. Les secteurs professionnels

2.3.2.1. LES SECTEURS D'ACTIVITÉ

Tableau 4 : Fréquences absolues et relatives du nombre d'accidents selon l'agent matériel pour les secteurs d'activités les plus touchés.

NACE	Agent matériel										total	
	Rail		Véhicules à moteur		Véhicules sans moteur		Surface de circulation		Autres			
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
65 Intermédiation financière	10	14,7	160	12,9	19	14,3	222	22,7	171	16,8	582	16,9
85 Santé et action sociale	9	13,2	150	12,1	13	9,8	137	14,0	146	14,4	455	13,2
74 Services aux entreprises	4	5,9	123	9,9	15	11,3	81	8,3	99	9,8	322	9,4
NACE inconnu	5	7,4	87	7,0	7	5,3	33	3,4	64	6,3	196	5,7
52 commerce de détail	1	1,5	57	4,6	4	3,0	51	5,2	71	7,0	184	5,4
66 assurance	4	5,9	50	4,0	4	3,0	51	5,2	56	5,5	165	4,8
Total tous secteurs d'activités confondus	68	100	1239	100	133	100	979	100	1015	100	3434	100

Nous nous sommes limitées à présenter les secteurs d'activités les plus fréquemment touchés par les accidents sur le chemin du travail. Il serait intéressant de savoir s'ils sont représentatifs de la nature du tissu socio-économique bruxellois. Une demande a été adressée à l'O.N.S.S. pour obtenir des renseignements en ce sens.

Les secteurs de l'intermédiation financière et de la santé et action sociale reprennent à eux seuls 30 % des accidents sur le chemin du travail, le plus souvent sous la forme d'accidents en circulant à pied.

Il faut relever par ailleurs la place importante prise par le secteur du travail intérimaire dans les accidents particulièrement ceux impliquant des véhicules.

2.3.2.2. LES CATÉGORIES PROFESSIONNELLES

Tableau 5 : Fréquences relatives (%) des accidents sur le chemin du travail selon la catégorie professionnelle et l'agent matériel en cause.

Agent Matériel	Catégorie professionnelle				Total
	ouvriers	employés	intérimaires	Autres	
Rail	2,0	1,8	2,9	3,5	2,0
Véhicule à moteur	34,9	36,2	45,6	35,9	36,1
Véhicule sans moteur	3,5	3,9	7,8	2,6	3,9
Surface de circulation	24,9	31,2	15,6	19,3	28,5
Autres	34,5	26,9	28,1	38,6	29,6
Total	100	100	100	100	100

Ici aussi, le secteur intérimaire se distingue par la place importante faite aux accidents impliquant des véhicules à moteur. Ceci pourrait s'expliquer par plusieurs facteurs liés à l'instabilité du travailleur intérimaire par rapport à son lieu de travail. Le travailleur intérimaire qui change souvent de poste et n'a pas toujours le temps de s'adapter à de nouveaux itinéraires et horaires de transports en commun. Il adopte sans doute un comportement de déplacement qu'il estime plus souple pour s'adapter à ces modifications fréquentes et utilise son véhicule personnel.

2.3.3. Les victimes

2.3.3.1. LE GENRE

Tableau 6 : Fréquences absolues et relatives des accidents sur le chemin du travail selon le genre de la victime et l'agent matériel en cause.

agent matériel	genre					
	Hommes		Femmes		Total	
	N	%	N	%	N	%
Rail	24	1,7	44	2,2	68	2,0
Véhicule à moteur	618	42,8	621	31,2	1 239	36,1
Véhicule sans moteur	79	5,5	54	2,7	133	3,9
Surface de circulation	318	22,0	661	33,2	979	28,5
Autres	406	28,1	609	30,6	1015	29,6
Total	1445	100	1989	100	3434	100

Ce tableau met en évidence une sur-représentation des hommes dans les accidents impliquant un véhicule, qu'il soit avec ou sans moteur. Tandis que les femmes sont plus fréquemment touchées lorsqu'elles utilisent le rail ou qu'elles se déplacent à pied.

Tableau 7 : Fréquences relatives (%) des suites des accidents sur le chemin du travail selon l'agent matériel en cause pour les victimes masculines.

Suites	agent matériel					Total %
	Rail	Véhicule à moteur	Véhicule sans moteur	Surface de circulation	Autres	
CSS	33	45	43	43	49	44
IT	54	42	44	45	42	43
IP < 10 %	13	11	11	11	8	10
IP 10 % et +	0	2	1	1	2	2
Mortels	0	1	0	0	0	0
Total	100	100	100	100	100	100

Parmi les accidents encourus par des hommes on remarque que les accidents impliquant un véhicule à moteur laissent plus souvent des séquelles plus lourdes.

Tableau 8 : Fréquences relatives (%) des suites des accidents sur le chemin du travail selon l'agent matériel en cause pour les victimes féminines.

Suites	agent matériel					Total
	Rail	Véhicule à moteur	Véhicule sans moteur	Surface de circulation	Autres	
CSS	32	45	56	44	51	47
IT	45	44	41	44	41	43
IP < 10 %	16	9	4	11	7	9
IP 10 % et +	5	2	0	1	1	2
Mortels	2	0	0	0	0	0
Total	100	100	100	100	100	100

Lorsque la victime est une femme par contre, il semble que ce soient les accidents impliquant un véhicule roulant sur rail qui occasionnent le plus souvent les séquelles les plus graves. Ceci nous semble à relever au vu du nombre relativement faible d'accidents impliquant le rail. Rappelons que les femmes sont plus fréquemment que les hommes, victimes d'accidents en circulant à pied.

2.3.3.2. L'ÂGE

Tableau 9 : Fréquences absolues et relatives des accidents sur le chemin du travail selon l'âge de la victime au moment de l'accident et l'agent matériel en cause.

Agent matériel	Âge de la victime						Total	
	15-29 ans		30-49 ans		50 ans et +			
	N	%	N	%	N	%	N	%
Rail	24	2	31	2	13	2	68	2
Véhicule à moteur	452	45	671	36	116	20	1239	36
Véhicule sans moteur	37	4	79	4	17	3	133	4
Surface de circulation	221	22	535	29	223	39	979	29
Autres	277	27	540	29	198	35	1015	30
Total	1011	100	1856	100	567	100	3434	100

Les victimes les plus jeunes sont donc plus fréquemment touchées par des accidents impliquant des véhicules à moteur, tandis que les plus âgées connaissent plus d'accidents lors de déplacements à pied.

Tableau 10 : Fréquences relatives (%) des suites des accidents sur le chemin du travail selon l'âge de la victime au moment de l'accident et l'agent matériel en cause.

agent matériel	15 à 29 ans						30 à 49 ans						50 ans et +					
	CSS	IT	IP< 10%	IP 10% et +	Mor tels	Total	CSS	IT	IP< 10%	IP 10% et +	Mor tels	Total	CSS	IT	IP< 10%	IP 10% et +	Morte ls	Total
Rail	2,2	2,7	1,4	0,0	0	2,4	0,9	2,1	3,1	3,2	0	1,7	1,5	1,8	5,6	5,6	50	2,8
Véhicule à moteur	2,2	43,0	51,4	83,3	100	44,7	34,1	37,4	37,4	45,2	100	36,2	22,8	16,4	22,2	27,8	50	21,2
Véhicule sans moteur	4,0	3,6	2,7	0,0	0	3,7	4,4	4,4	3,1	3,2	0	4,3	3,0	2,7	5,6	0,0	0	2,9
Surface de circulation	18,1	25,6	23,0	0,0	0	21,9	28,9	28,2	32,3	22,6	0	28,8	37,1	42,0	46,3	22,2	0	38,3
Autres	30,9	25,2	21,6	16,7	0	27,4	31,6	27,8	24,1	25,8	0	29,1	35,6	37,2	20,4	44,4	0	34,7
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Le tableau 10 renforce l'idée de dangerosité des accidents impliquant un véhicule à moteur et en particulier lorsque la victime est jeune.

2.3.4. La description de l'accident

2.3.4.1. LA FORME DE L'ACCIDENT

Tableau 11 : La fréquence absolue des accidents sur le chemin du travail selon leur forme et l'agent matériel en cause.

agent matériel	Forme de l'accident											Total
	chutes lors de déplacements à pieds	écroulement	chutes d'objets en cours de manutention	autres chutes d'objets	contacts avec objets	coincage	efforts sans chute	contact chaleur ou froid	contact avec substances nocives	Autres		
Rail	30	0	0	1	14	3	11	0	0	9	68	
Véhicule à moteur	133	0	0	1	848	26	18	0	0	213	1239	
Véhicule sans moteur	83	0	0	0	37	0	4	0	0	9	133	
Surface de circulation	742	1	1	0	34	8	166	0	0	27	979	
Autres	255	0	4	5	123	27	82	2	1	516	1015	
Total	1243	1	5	7	1056	64	281	2	1	774	3434	

Sans surprise, ce tableau montre que la plupart des accidents impliquant un véhicule à moteur prennent la forme de contacts avec objets mobiles ou immobiles, tandis que les accidents survenus lors de déplacements à pied sont le plus souvent des chutes et des efforts et faux mouvements.

2.3.4.2. LES LÉSIONS

Tableau 12 : La nature des lésions les plus fréquemment encourues suite à un accident sur le chemin du travail selon l'agent matériel en cause.

Nature des lésions		Agent matériel										Total	
		Rail		Véhicule à moteur		Véhicule sans moteur		Surface de circulation		Autres			
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
10 fractures	5	7,4	81	7,0	15	11,3	112	11,4	69	6,8	282	8,2	
25 entorses et foulures	18	26,5	144	11,6	18	13,5	347	35,4	141	13,9	668	19,5	
30 commotions et traumatismes	6	8,8	177	14,3	10	7,5	49	5,0	66	6,5	308	9,0	
41 autres plaies	11	16,2	75	6,1	18	13,5	43	4,4	109	10,7	256	7,5	
55 contusions-écrasements	15	22,1	370	29,9	41	30,8	274	28,0	205	20,2	905	26,4	
90 lésions multiples	2	2,9	111	9,0	13	9,8	48	4,9	78	7,7	252	7,3	
99 autres traumatismes	8	11,8	166	13,4	9	6,8	73	7,5	266	26,2	522	15,2	
Total toutes lésions	68	100	1 239	100	133	100	979	100	1015	100	3434	100	

Le tableau 12 montre une certaine sélection des natures des lésions selon le type d'agent matériel en cause dans l'accident. Ainsi, les fractures, plaies, contusions et lésions multiples sont plus courantes dans les accidents impliquant un véhicule sans moteur. Les fractures encore mais aussi les entorses et foulures se retrouvent dans les accidents survenus en marchant, tandis que les commotions, contusions et lésions multiples sont plutôt le lot des accidents impliquant un véhicule à moteur.

Tableau 13 : Les sièges les plus fréquents des lésions encourues suite à un accident sur le chemin du travail selon l'agent matériel en cause.

Siège des lésions		agent matériel										Total	
		Rail		Véhicule à moteur		Véhicule sans moteur		Surface de circulation		Autres			
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
20 cou	1	1	292	24	4	3	11	1	51	5	359	10	
31 dos	2	3	77	6	3	2	33	3	28	3	143	4	
52 genou	6	9	64	5	15	11	120	12	69	7	274	8	
54 cheville et pieds	15	22	45	4	9	7	348	36	118	12	535	16	
61 tête et tronc	1	1	79	6	10	8	18	2	27	3	135	4	
68 autres sièges multiples	3	4	105	8	12	9	41	4	63	6	224	7	
79 autres lésions générales	2	3	122	10	12	9	64	7	200	20	400	12	
Total	68	100	1 239	100	133	100	979	100	1015	100	3434	100	

Le siège des lésions fait également l'objet d'une sorte de sélection en fonction de l'agent matériel impliqué dans l'accident. Le rail occasionne préférentiellement des lésions aux membres inférieurs, tandis que les véhicules à moteur touchent le plus souvent le rachis et la tête mais sont aussi à l'origine de nombreuses lésions à sièges multiples. Sans surprise les genou, les chevilles et les pieds sont souvent victimes des accidents de marche ou de véhicules non motorisés. Mais ces derniers occasionnent également de nombreuses lésions multiples.

2.3.4.3. LES SUITES DES ACCIDENTS

Tableau 14 : Fréquences absolues et relatives des suites des accidents sur le chemin du travail en fonction de la nature des lésions.

Nature des lésions	Suites des accidents									Total	
	CSS		I T		IP < 10%		IP 10-19%		Mortels		
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	N	%
10 Fractures	63	4,0	86	5,9	110	34,1	23	41,8	0	282	8,2
20 Luxations	34	2,2	39	2,7	8	2,5	2	3,6	0	83	2,4
25 Entorses	273	17,3	334	22,8	57	17,6	4	7,3	0	668	19,5
30 Commotions et traumatismes internes	143	9,0	143	9,7	19	5,9	3	5,5	0	308	9,0
40 Amputations	1	0,1	1	0,1	0	0,0	0	0,0	0	2	0,1
41 Autres plaies	131	8,3	107	7,3	17	5,3	1	1,8	0	256	7,5
50 Traumatismes superficiels	68	4,3	45	3,1	5	1,5	0	0,0	0	118	3,4
55 contusions et écrasements	461	29,2	396	27,0	44	13,6	4	7,3	0	905	26,4
60 Brûlures	3	0,2	3	0,2	1	0,3	0	0,0	0	7	0,2
70 Empoisonnement, intoxication	2	0,1	1	0,1	0	0,0	0	0,0	0	3	0,1
80 Facteurs externes	1	0,1	0	0,0	1	0,3	0	0,0	0	2	0,1
90 Lésions multiples	104	6,6	114	7,8	24	7,4	8	14,5	2	252	7,3
99 Autres traumatismes	279	17,6	193	13,1	35	10,8	10	18,2	5	522	15,2
Inconnus	18	1,1	6	0,4	2	0,6	0	0,0	0	26	0,8
Total	1581	100	1468	100	323	100	55	100	7	3434	100

Si les entorses et contusions n'engendrent en général que des suites bénignes à l'accident, frais médicaux ou simples périodes d'ITT, les fractures elles, laissent en général des séquelles permanentes souvent même importantes. Il faut cependant souligner qu'une part non négligeable des entorses et contusions, lésions qui peuvent parfois apparaître comme peu graves, laissent des séquelles importantes notamment lorsque les lésions se sont compliquées par exemple d'algo-neuro-dystrophie.

Il faut aussi relever les séquelles souvent très graves laissées par les lésions multiples et traumatismes multiples classés parmi les traumatismes mal définis. Ce sont ces lésions qui sont à l'origine de la totalité des décès enregistrés.

Tableau 15 : Fréquences absolues et relatives des suites des accidents sur le chemin du travail en fonction du siège des lésions les plus fréquemment touchés.

Siège des lésions	Suites des accidents										Total	
	CSS		I T		IP < 10 %		IP 10 %et+		Mortels			
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
20 cou	192	12	144	10	23	7	0	0	0	0	359	10
52 genou	140	9	106	7	22	7	6	11	0	0	274	8
54 chevilles et pieds	203	13	265	18	65	20	2	4	0	0	535	16
68 autres sièges multiples	106	7	89	6	23	7	6	11	0	0	224	7
79 autres lésions générales	210	13	153	10	22	7	10	18	5	71	400	12
Tous sièges de lésions	1581	100	1468	100	323	100	55	100	7	100	3434	100

Ce tableau permet lui aussi de constater la part importante des lésions multiples et générales qui laissent des séquelles très importantes voire, entraînent le décès de la victime.

Table des matières

1. Introduction.....	1
2. Mobilité et accidents sur le chemin du travail	1
2.1. Introduction	1
2.2. Vue générale des accidents sur le chemin du travail.....	3
2.2.1. Le nombre d'accidents sur le chemin du travail selon la province de survenance et les suites encourues.	3
2.2.2. Les accidents sur le chemin du travail par province de survenance, selon l'agent matériel en cause.....	4
2.2.3. Les suites des accidents sur le chemin du travail selon l'agent matériel en cause.....	5
2.3. Analyse des accidents sur le chemin du travail selon l'agent matériel au travers de différentes variables.....	5
2.3.1. Le moment de l'accident	5
2.3.1.1. l'heure.....	5
2.3.1.2. le jour de la semaine.....	8
2.3.2. Les secteurs professionnels.....	10
2.3.2.1. les secteurs d'activité	10
2.3.2.2. les catégories professionnelles	11
2.3.3. Les victimes	11
2.3.3.1. le genre.....	11
2.3.3.2. l'âge	12
2.3.4. La description de l'accident.....	13
2.3.4.1. La forme de l'accident.....	13
Sans surprise, ce tableau montre que la plupart des accidents impliquant un véhicule à moteur prennent la forme de contacts avec objets mobiles ou immobiles, tandis que les accidents survenus lors de déplacements à pied sont le plus souvent des chutes et des efforts et faux mouvements.	13
2.3.4.2. Les lésions.....	14
2.3.4.3. les suites des accidents.....	15

Tableaux et graphiques

Tableau 1 : Fréquence relative (%) des accidents sur le chemin du travail en 2003 pour les entreprises de la Région Bruxelles-Capitale, selon le lieu de survenance et les suites des accidents.....	3
Tableau 2 : Fréquences relatives (%) des accidents sur le chemin du travail en 2003 selon la province de survenance et l'agent matériel en cause.	4
Tableau 3 : Fréquences relatives des suites des accidents sur le chemin du travail selon l'agent matériel en cause en 2003.....	5
Graphique 1: Heure des accidents en province selon l'agent matériel en cause	6
Graphique 2: Heure des accidents à Bruxelles-Capitale selon l'agent matériel en cause	6
Graphique 3 : L'heure des accidents à Bruxelles et en province tous agents matériels confondus	7
Graphique 4: Heure des accidents avec véhicule à moteur à Bruxelles et en Province	7
Graphique 5 : Le jour des accidents à Bruxelles et en province tous agents matériels confondus	8
Graphique 6: Le jour de l'accident en province selon l'agent matériel en cause	8
Graphique 7: le jour de l'accident à Bruxelles-Capitale selon l'agent matériel en cause.....	9
Graphique 9 : Distribution des accidents chez les femmes selon le jour et l'agent matériel	10
Tableau 4 : Fréquences absolues et relatives du nombre d'accidents selon l'agent matériel pour les secteurs d'activités les plus touchés.....	10
Tableau 5 : Fréquences relatives (%) des accidents sur le chemin du travail selon la catégorie professionnelle et l'agent matériel en cause.	11
Tableau 6 : Fréquences absolues et relatives des accidents sur le chemin du travail selon le genre de la victime et l'agent matériel en cause.	11
Tableau 7 : Fréquences relatives (%) des suites des accidents sur le chemin du travail selon l'agent matériel en cause pour les victimes masculines.....	12
Tableau 8 : Fréquences relatives (%) des suites des accidents sur le chemin du travail selon l'agent matériel en cause pour les victimes féminines.	12
Tableau 9 : Fréquences absolues et relatives des accidents sur le chemin du travail selon l'âge de la victime au moment de l'accident et l'agent matériel en cause.....	12
Tableau 10 : Fréquences relatives (%) des suites des accidents sur le chemin du travail selon l'âge de la victime au moment de l'accident et l'agent matériel en cause.	13
Tableau 11 : La fréquence absolue des accidents sur le chemin du travail selon leur forme et l'agent matériel en cause.	13
Tableau 12 : La nature des lésions les plus fréquemment encourues suite à un accident sur le chemin du travail selon l'agent matériel en cause.....	14
Tableau 13 : Les sièges les plus fréquents des lésions encourues suite à un accident sur le chemin du travail selon l'agent matériel en cause.....	14
Tableau 14 : Fréquences absolues et relatives des suites des accidents sur le chemin du travail en fonction de la nature des lésions.....	15
Tableau 15 : Fréquences absolues et relatives des suites des accidents sur le chemin du travail en fonction du siège des lésions les plus fréquemment touchés.	16