

# 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 en 2023 à l'Agence fédérale des risques professionnels (Fedris), 12% se produisent dans la circulation. La plus grande part de ces accidents (86%) est à déplorer au cours des déplacements domicile-travail. En 2023, 30 travailleurs ont perdu la vie dans un accident domicile-travail et près de 12.600 ont été blessés, parmi eux 17% souffrent d'une incapacité de travail permanente. Au cours des 10 dernières années (2014-2023), le nombre d'accidents domicile-travail a légèrement augmenté (+3%) au cours de cette période alors que le nombre d'accidents de la route a diminué de 11%.

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

- Que nous apprennent les données d'accidents ?
- Que dit la loi ?
- Quelles mesures peuvent être prises ?
- Autres sources d'information

## Highlights

- En 2023, **30** travailleurs sont décédés dans un accident domicile-travail. Et **2.170** 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.
- Les **hommes** sont surreprésentés dans les accidents domicile-travail ayant entraîné de graves blessures.
- En 2023, on estime qu'environ **1.600** accidents ont été évités sur les routes belges grâce au télétravail.

*Veillez référer au présent document comme suit :*

*Institut Vias (2025) Briefing « Accidents domicile-travail ». Bruxelles, Belgique, institut Vias, [www.vias.be/briefing](http://www.vias.be/briefing)*

*Personne de contact : Quentin Lequeux, [quentin.lequeux@vias.be](mailto:quentin.lequeux@vias.be)*

*Mise à jour : septembre 2025*



## 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 partie 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<sup>1</sup>. 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 et des indemnités salariales sont prévues en fonction de la durée de l'incapacité.

---

<sup>1</sup> En principe, l'identification des accidents de la circulation enregistrés dans la banque de données de Fedris s'effectue directement en utilisant la variable « accident de la circulation sur la voie publique ». Il s'agit de la catégorie la plus pertinente pour identifier les accidents de la route. Néanmoins, la classification d'un accident dans cette catégorie reste essentiellement basée sur l'évaluation subjective de l'assureur ou de l'employeur. On ne peut donc pas écarter la présence de certaines divergences entre cette définition et la définition officielle des accidents de la circulation.

- 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 y a-t-il en Belgique ?

En 2023, Fedris a enregistré 167.471 accidents du travail dont 19.565 (12%) 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 25% des accidents du travail dans la circulation restent sans conséquence pour les personnes impliquées (26% sur la période pré-COVID), tandis que 62% des accidents ont engendré une incapacité de travail temporaire et 13% une incapacité de travail permanente (12% avant COVID). Sur l'ensemble des accidents du travail dans la circulation, la part des accidents mortels reste limitée (0,2% ; 0,3% sur la période pré-COVID) mais elle est tout de même plus élevée que la part d'accidents mortels sur l'ensemble des accidents du travail (0,05% ; 0,1% avant COVID). 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 (129) pour les accidents du travail dans la circulation que pour l'ensemble des accidents du travail (105).

**Tableau 1. Nombre total d'accidents du travail et nombre d'accidents du travail dans la circulation, selon la gravité, durant la période pré-COVID (2015-2019) et en 2023.**

		Accidents du travail dans la circulation		Nombre total d'accidents du travail	
		2015-2019*	2023	2015-2019*	2023
Sans conséquence	#	27.531 (5.506)	<u>4.932</u>	310.266 (62.053)	<u>51.187</u>
	%	26%	<u>25%</u>	32%	<u>31%</u>
Avec une incapacité temporaire	#	65.894 (13.179)	<u>12.106</u>	552.115 (110.423)	<u>98.677</u>
	%	62%	<u>62%</u>	58%	<u>59%</u>
Avec une incapacité permanente prévue	#	13.257 (2.651)	<u>2.493</u>	94.548 (18.910)	<u>17.524</u>
	%	12%	<u>13%</u>	10%	<u>10%</u>
Mortel	#	318 (64)	<u>34</u>	647 (129)	<u>83</u>
	%	0,3%	<u>0,2%</u>	0,1%	<u>0,05%</u>
Total	#	<b>107.000</b> (21.400)	<b><u>19.565</u></b>	<b>957.576</b> (191.515)	<b><u>167.471</u></b>
	%	100%	<u>100%</u>	100%	<u>100%</u>
Gravité (accidents avec incapacité permanente et accidents mortels pour 1000 accidents)		127	<u>129</u>	99	<u>105</u>

Source : Fedris

\* Les moyennes annuelles sont indiquées entre parenthèses.

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 qu'en 2023, la plupart des accidents du travail dans la circulation sont des accidents domicile-travail (87% en 2023 ; 84% avant COVID) et qu'une part limitée d'accidents de la route a lieu au cours de déplacements effectués dans le cadre de l'activité professionnelle (13% en 2023 ; 16% avant COVID). Le tableau révèle aussi, qu'en 2023, la gravité des conséquences des accidents du travail dans la circulation diffère selon le motif du déplacement : celle-ci apparaît légèrement plus élevée pour ce qui concerne les déplacements domicile-travail (130) que pour ce qui concerne les déplacements professionnels (123). Cette différence n'apparaissait cependant pas avant la crise sanitaire.

**Tableau 2. Nombre d'accidents du travail dans la circulation selon la raison du déplacement et le degré de gravité de l'accident, durant la période pré-COVID (2015-2019) et en 2023.**

		Durant les déplacements domicile-travail		Durant les déplacements professionnels	
		2015-2019*	2023	2015-2019*	2023
Sans conséquence	#	23.252 (4.650)	<u>4.288</u>	4.279 (856)	<u>644</u>
	%	26%	<u>25%</u>	25%	<u>24%</u>
Avec une incapacité temporaire	#	55.494 (11.099)	<u>10.418</u>	10.400 (2.080)	<u>1.688</u>
	%	62%	<u>62%</u>	62%	<u>63%</u>
Avec une incapacité permanente prévue	#	11.201 (2.240)	<u>2.170</u>	2.056 (411)	<u>323</u>
	%	12%	<u>13%</u>	12%	<u>12%</u>
Mortel	#	226 (45)	<u>30</u>	92 (18)	<u>4</u>
	%	0,3%	<u>0,2%</u>	0,5%	<u>0,2%</u>
Total	#	<b>90.173</b> (18.035)	<b><u>16.906</u></b>	<b>16.827</b> (3.365)	<b><u>2.659</u></b>
	%	100%	<u>100%</u>	100%	<u>100%</u>
Gravité (accidents avec incapacité permanente et accidents mortels pour 1000 accidents)		127	<u>130</u>	128	<u>123</u>

Source : Fedris

\* Les moyennes annuelles sont indiquées entre parenthèses.

Enfin, nous pouvons aussi comparer le nombre d'accidents domicile-travail avec le nombre total d'accidents de la circulation enregistrés par la police. En 2023, 45.260 victimes de la route ont été recensées au total, dont 92% de blessés légers, 7% de blessés graves et 1,1% de tués. La base de données de la police comporte les accidents ayant entraîné des lésions corporelles et il est difficile de comparer le degré de gravité avec les accidents domicile-travail issus de la base de données de Fedris car les définitions des blessés graves et légers sont relativement différentes. Lorsque nous calculons l'indicateur de gravité en rapportant le nombre d'accidents mortels sur 1000 accidents domicile-travail (à l'exclusion de ceux sans conséquence), nous obtenons un indicateur de gravité de 2,4. Par contre, sur le nombre total d'accidents de la route enregistrés par la Police, cet indicateur s'élève à 13,6 tués pour 1000 accidents. Même si la comparaison reste difficile, il apparaît que les accidents de la circulation qui surviennent durant les déplacements domicile-travail sont moins graves que l'ensemble des accidents de la route.

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, 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.

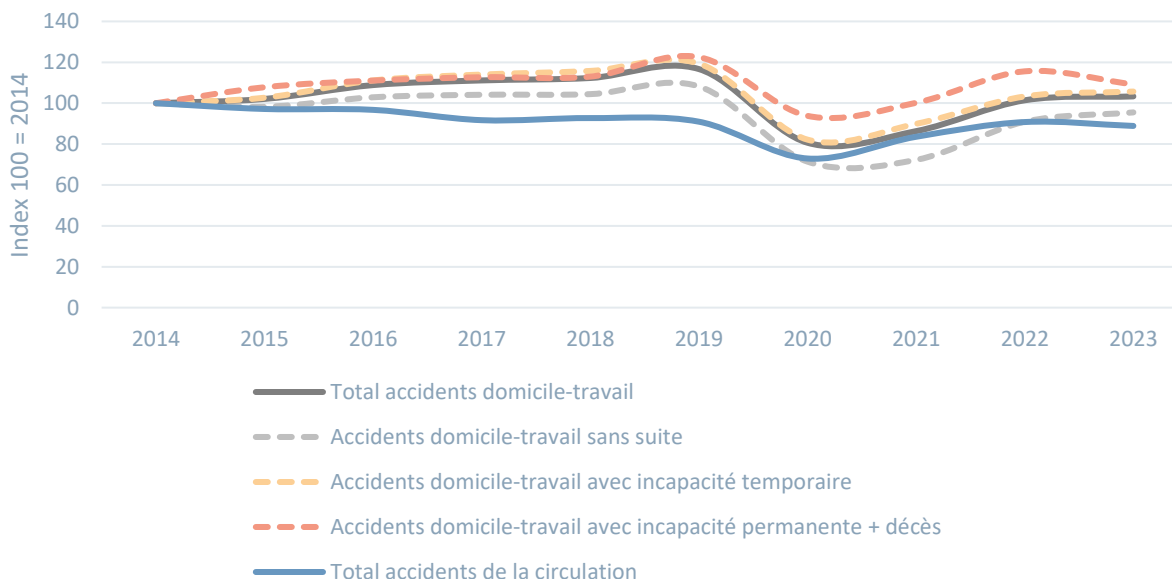
## Comment les accidents domicile-travail évoluent-ils ?

### En général

La Figure 1 montre l'évolution du nombre d'accidents domicile-travail enregistrés par Fedris au cours des 10 dernières années (2014-2023), 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 a augmenté de 3% entre 2014 et 2023. A l'inverse, le nombre total d'accidents de la route a diminué de 11% au cours de la même période. Cela peut s'expliquer en partie par le fait que le nombre d'accidents domicile-travail impliquant un deux-roues (vélo, cyclomoteur, moto) a fortement augmenté au cours des 10 dernières années (+56%), tandis que les accidents impliquant une voiture a diminué (cf. point suivant). Or, les accidents impliquant un deux-roues sont pleinement comptabilisés dans la base de données des accidents du travail tandis qu'il existe un sous-enregistrement important de ce type d'accidents dans la base de données officielle des accidents de la route.

Entre 2014 et 2019, nous avons observé une tendance à la hausse de l'ensemble des accidents domicile-travail, et ce, quel que soit le degré de gravité. La tendance s'est nettement inversée en 2020, année marquée par des restrictions de déplacement dues à la crise sanitaire. Depuis lors, le nombre d'accidents domicile-travail s'est remis à augmenter et atteint, en 2023, un niveau comparable à ce qu'on observait en 2015.

Figure 1. Evolution du nombre d'accidents domicile-travail selon la gravité et du nombre total d'accidents de la circulation (2014-2023 ; indice 100 = 2014).



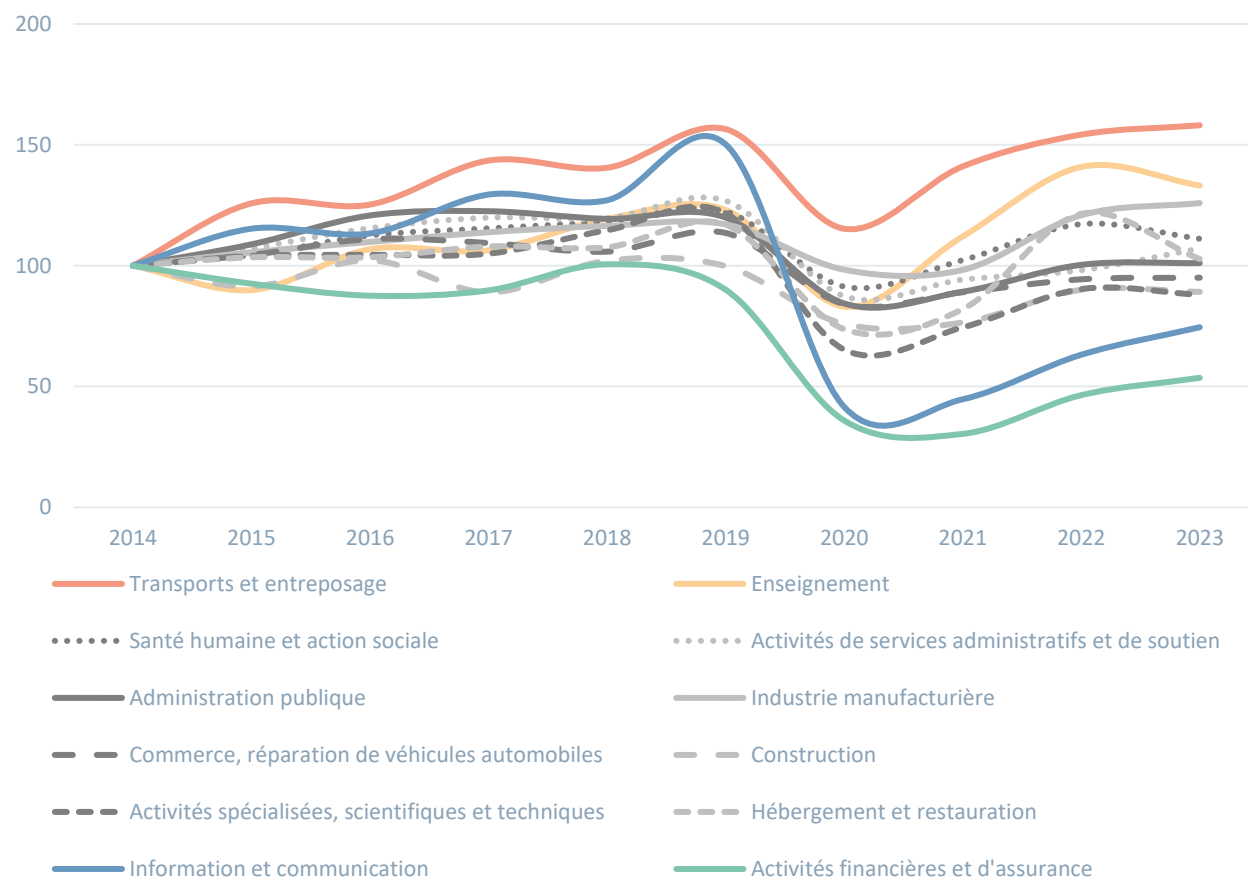
## Des différences selon les modes de transport

En 2023, la plus grande part des accidents domicile-travail étaient des accidents de voiture (39%). Les accidents impliquant un deux-roues (vélo, cyclomoteur, moto) comptent, eux, pour 32% de l'ensemble des accidents sur le chemin du travail. Au cours des 10 dernières années (2014-2023), ce sont les accidents domicile-travail impliquant un deux-roues qui ont le plus augmenté (+56%) tandis que les accidents de voiture ont diminué de 17%.

## Des différences selon les secteurs d'activité

La Figure 2 montre l'évolution du nombre d'accidents domicile-travail enregistrés par Fedris au cours des 10 dernières années (2014-2023) en fonction du secteur d'activité. Ici encore, la crise sanitaire a eu un impact important sur l'évolution du nombre d'accidents domicile-travail. Entre 2019 et 2020, on observe une diminution importante du nombre de ces accidents, et ce, quel que soit le domaine d'activité. Cependant, tous les secteurs d'activité n'ont pas été concernés de la même manière.

**Figure 2. Evolution du nombre d'accidents domicile-travail selon le secteur d'activité\* (2014-2023 ; indice 100 = 2014).**



\* Sont indiqués uniquement les secteurs d'activité comptant pour au moins 2% de la part totale des accidents domicile-travail.

Source : Fedris

En effet, tandis que la plupart des secteurs ont vu un nombre d'accidents domicile-travail diminuer entre -25% et -45% (-36%, en moyenne), certains secteurs se distinguent des autres en termes d'évolution des accidents. Par exemple, le nombre d'accidents domicile-travail a fortement diminué dans le domaine des activités scientifiques et techniques (-46%), dans le secteur financier et des assurances (-60%) et surtout dans le secteur de l'information et de la communication (-72%). Cela peut probablement s'expliquer par une transition accélérée, dans ces secteurs d'activité, du travail en présentiel vers le télétravail. Entre 2019 et 2020, le télétravail a ainsi contribué à réduire significativement les accidents de la route en diminuant les trajets domicile-travail.

A contrario, le nombre d'accidents domicile-travail dans le secteur de l'industrie manufacturière et dans celui de la construction n'ont diminué respectivement que de 16% et de 24% entre 2019 et 2020. La spécificité de ces secteurs d'activité n'a probablement pas permis une transition vers le télétravail aussi importante que dans d'autres filières, le télétravail étant impossible pour certaines fonctions directement liées au chantier ou au travail en usine. À partir de 2020 et jusqu'en 2022, le nombre d'accidents domicile-travail a de nouveau augmenté, et ce, quel que soit le secteur d'activité à l'exception du secteur de la finance et des assurances où le nombre d'accidents domicile-travail a continué de diminuer entre 2020 et 2021 (-15%).

Si on observe les évolutions à plus long terme, les secteurs d'activité pour lesquels les accidents domicile-travail ont le plus diminué entre 2014 et 2023 sont le secteur des finances et des assurances (-46%) et le secteur de l'information et de la communication (-25%). Les secteurs d'activité pour lesquels les accidents domicile-travail ont le plus augmenté au cours des 10 dernières années sont les secteurs de l'enseignement (+33%) et le secteur des transports (+58%).

Enfin, si on s'intéresse à la part que chacun des secteurs représente dans le nombre total des accidents liés aux trajets domicile-travail, on observe que certains secteurs sont surreprésentés tandis que d'autres sont sous-représentés. En 2023, les secteurs tels que la santé humaine et l'action sociale (18%), les activités de services administratifs et de soutien (14%), l'industrie manufacturière (14%), l'administration publique (12%) ou encore le secteur du commerce et de la réparation de véhicules automobiles (10%) comptent chacun pour au moins 10% de l'ensemble des accidents domicile-travail. D'autres secteurs tels que les activités artistiques, la production de gaz et d'électricité, l'activité immobilière, l'agriculture, la sylviculture et la pêche ou encore l'industrie extractive comptent, eux, pour moins de 1% de l'ensemble des accidents domicile-travail.

## Dans quelle mesure le télétravail peut-il contribuer à éviter des accidents ?

---

Sur base d'une enquête sur les habitudes en matière de télétravail menée auprès d'un échantillon représentatif de travailleurs belges<sup>2</sup> et sur base des données d'accidents de Fedris, il a été possible d'estimer le nombre d'accidents et le nombre de victimes qui ont pu être évités grâce au télétravail.

On estime qu'en 2021, près de 3.000 accidents ont été évités sur les routes belges grâce à l'augmentation du télétravail. Celui-ci a notamment permis d'éviter 9 décès, 408 blessés avec incapacité permanente et 1833 blessés

---

<sup>2</sup> Enquête BeMob : La pratique du télétravail en Belgique, troisième édition (<https://mobilit.belgium.be/fr/publications/enquete-bemob-la-pratique-du-teletravail-en-belgique-edition-2024>).

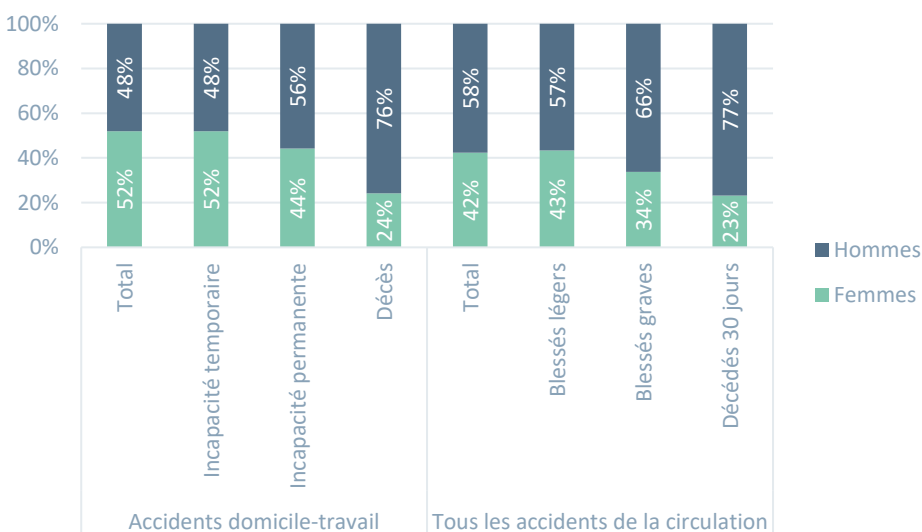
avec incapacité temporaire. En 2023, le nombre d'accidents évités atteint 1.601 accidents. Cette année-là, le télétravail a aussi permis d'éviter 3 décès, 206 blessés avec incapacité permanente et 987 blessés avec incapacité temporaire.

## Qui sont les victimes des accidents domicile-travail ?

### Genre

La Figure 3 montre la distribution du nombre d'accidents domicile-travail (à l'exclusion de ceux sans conséquence) et des accidents de la route selon le genre et le degré de gravité. Globalement, l'ensemble des victimes d'accidents domicile-travail est équitablement réparti entre les hommes et les femmes. En revanche, si nous examinons le nombre d'accidents domicile-travail avec une issue fatale, nous voyons que les hommes sont surreprésentés (76%). Le nombre d'accidents domicile-travail avec une incapacité permanente concerne également davantage les hommes, mais la différence est moins importante (56%). 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 (58% contre 42%). Comme pour les accidents domicile-travail, la part des hommes augmente avec le degré de gravité, puisqu'ils représentent 66% des blessés graves et 77% des tués<sup>3</sup>.

Figure 3. Distribution des accidents domicile-travail et de l'ensemble des accidents de la circulation (en %) selon le genre et le degré de gravité (2014-2023).



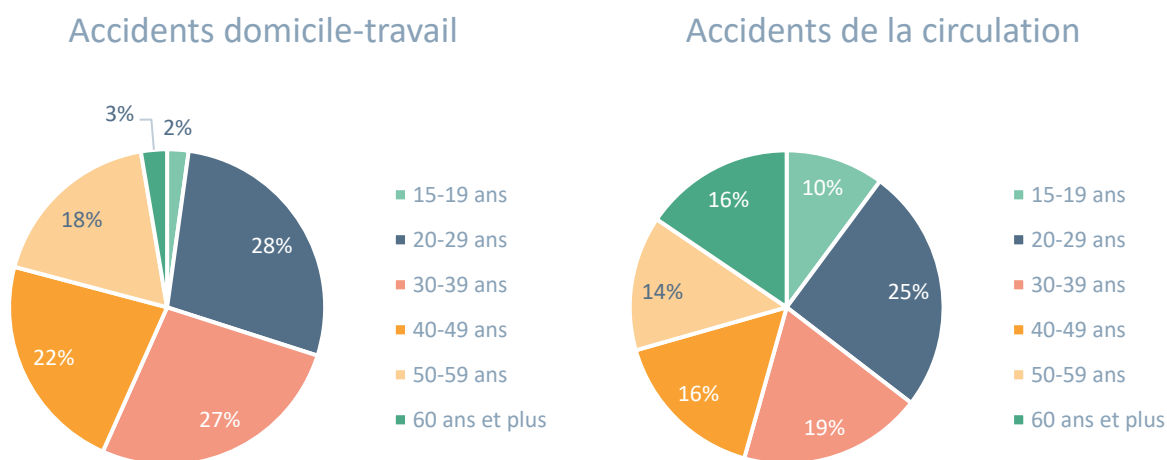
Source : Fedris & Statbel – Direction générale Statistique - Statistics Belgium

<sup>3</sup> Les différences de genre dans la gravité des accidents de la route seraient dues à plusieurs facteurs parmi lesquels: les différences d'exposition individuelle, les différences anthropométriques et les différences dans les dynamiques d'interaction entre conducteurs et usagers (Delannoy, S., Moreau, N., Bouwen, L., Sloomans, F., Delzenne, J. & Bas, S. (2026). Sécurité Routière et Genre – Etat des connaissances en Belgique et en Europe, et pistes de recommandations, Bruxelles : Institut Vias).

## Âge

La Figure 4 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 (28%) que pour l'ensemble des accidents de la circulation (25%). Vient ensuite le groupe des personnes âgées de 30 à 39 ans (27% et 19%). Les 15-19 ans et les plus de 60 ans ne représentent ensemble que 5% 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 4. Répartition du nombre d'accidents domicile-travail (à l'exclusion de ceux sans conséquence) et des accidents de la route selon l'âge (2014-2023).



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.

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 et la gravité 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 (voitures mais aussi deux-roues) 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), l'organisation de formations spécifiques pour les utilisateurs de vélo, la formation aux modifications du code de la route, le remboursement des déplacements effectués en transports en commun, qui apparaît comme un des mode de transport les plus sûrs, la formation des conducteurs à l'utilisation de nouveaux modes, comme le vélo électrique, le speed-pedelec ou les trottinettes électriques, le suivi des accidents liés aux déplacements domicile-travail. 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 gestion<sup>4</sup>.

## 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.).

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.

---

<sup>4</sup> <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:39001:ed-1:v1:fr>

## 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/accidents-du-travail-secteur-prive/statistiques/rapport-annuel-statistique>

Sur le site Internet de Statbel, on peut trouver les données officielles des accidents de la route.

- <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/accidents-de-la-circulation>

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.

- Admainite 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/>

Cette étude décrit l'évolution des accidents sur le chemin du travail dont les victimes sont des usagers de la mobilité douce.

- Assuralia (2025). Étude sur l'évolution des accidents sur le chemin du travail de mobilité douce pour la période 2019-2024