



ÉTUDE SUR L'ÉVOLUTION DES ACCIDENTS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL DE MOBILITÉ DOUCE POUR LA PÉRIODE 2019-2024

Table des matières

Table des matières.....	1
Introduction.....	2
Vue globale des accidents sur le chemin du travail sur 10 ans (2015-2024).....	3
Évolution du nombre d'accidents de mobilité douce sur 6 ans (2019 - 2024).....	4
Analyse des accidents de mobilité douce, moyenne sur 6 ans (2019-2024).....	7
1 Répartition des accidents de mobilité douce selon le mois de l'année.....	7
2 Répartition des accidents de mobilité douce selon le jour de la semaine.....	8
3 Répartition des ACT (2019-2023) selon les conséquences de l'accident.....	9
4 Coût moyen des ACT (2019-2023) selon les conséquences de l'accident.....	11
5 Répartition des ACT selon l'incapacité temporaire.....	15
6 Pourcentages d'accidents entraînant une incapacité permanente (2019-2023).....	16
7 Répartition des ACT (mobilité douce/reste des ACT) selon l'endroit de la blessure.....	17
8 Répartition des ACT selon le type de blessure.....	18
9 Répartition des ACT (mobilité douce/reste des ACT) selon la déviation.....	19
10 Répartition des ACT de mobilité douce selon la province de l'accident.....	20

Ces informations sont strictement réservées aux membres d'Assuralia et ne peuvent être diffusées qu'avec son accord.

Assuralia

Boulevard Roi Albert II, 19
B-1210 Bruxelles

Tel. +32 2 547 56 11
info@assuralia.be www.assuralia.be

Union professionnelle des entreprises d'assurances
Association professionnelle légalement reconnue

Introduction

Le but de cette étude est de suivre l'évolution des accidents sur le chemin du travail (ACT) Loi 1971 dont les victimes sont des usagers de la mobilité douce, selon différentes variables, tant au niveau du nombre de sinistres qu'au niveau du coût moyen des sinistres.

Les accidents de mobilité douce ont été identifiés de manière manuelle au sein d'Assuralia sur base du texte libre figurant dans la déclaration d'accident du travail. Il faut souligner que cela ne donne pas une image complète de tous les accidents de mobilité douce, mais seulement de ceux qui sont bien précisés dans la déclaration.

5 catégories ont été établies au sein de la mobilité douce :

- Vélos,
- Trotinettes électriques (steps),
- Vélos électriques,
- Speed-pédélec et
- Autres (mono-roues, hoverboards, ...).

Il faut noter qu'il est plus que probable que des accidents avec vélos électriques et speed-pédélec se retrouvent comptabilisés dans la catégorie « vélo » car dans la déclaration d'accident, la spécification du type de vélo n'est pas toujours faite.

Uniquement les accidents dans lesquels l'utilisateur de ces moyens de transport a été blessé sont considérés comme accidents mobilité douce.

Les accidents dans lesquels des piétons et des conducteurs ou passagers de voiture, de moto ou de cyclomoteur ont été blessé n'ont pas été considérés comme mobilité douce.

Toutes les entreprises pratiquant la branche accidents du travail Loi de 1971 en Belgique participent à cette étude.

L'étude concerne les accidents du travail sur le chemin du travail acceptés survenus entre 2019 et 2024. Tous les sinistres sont en situation fin janvier 2025. Les sinistres de 2019 sont donc déjà en sixième année d'observation, tandis que ceux de 2024 ne sont qu'en première année d'observation. Pour les sinistres de 2024, les conséquences de l'accident notamment ne sont souvent encore que des estimations. De plus, les volumes des sinistres acceptés de 2024 sont sous-estimés car en première année d'observation, il y a de nombreux sinistres en attente, à savoir les sinistres « douteux », qui seront par la suite soit acceptés soit refusés. Pour en tenir compte dans l'étude, on estime à plusieurs endroits le nombre de sinistres acceptés en 2024 en deuxième observation. Dans les graphiques ces estimations sont indiquées par des lignes discontinues.

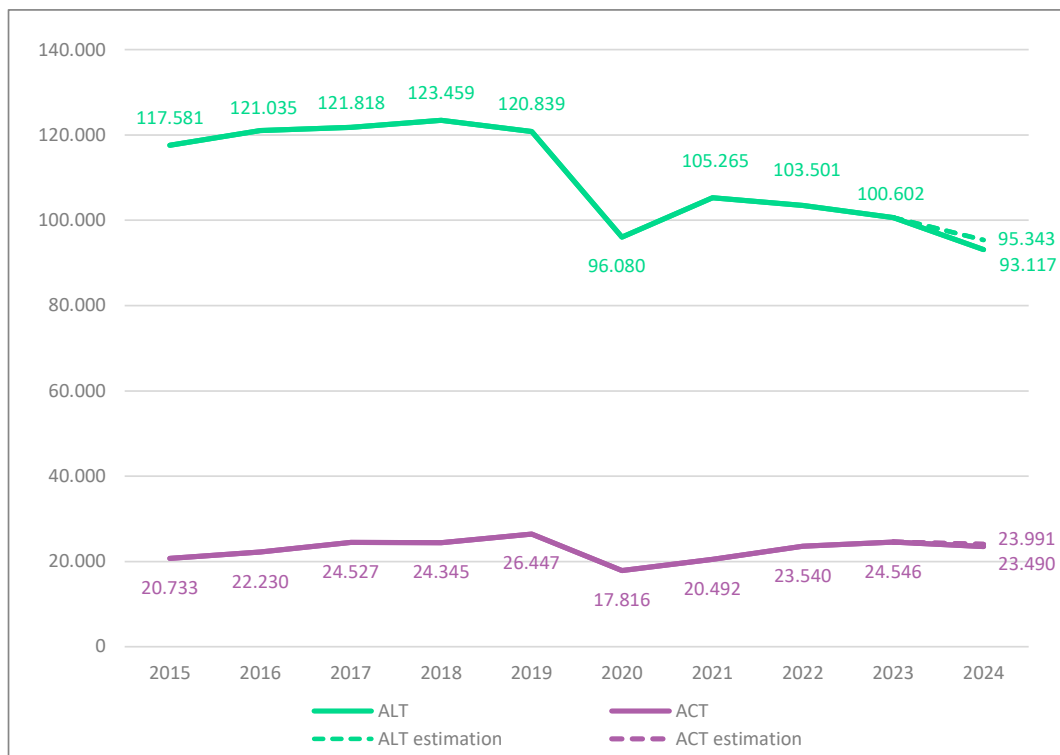
Vue globale des accidents sur le chemin du travail sur 10 ans (2015–2024)

En 2024, on estime le nombre d'accident du travail à 119.335, dont 95.343 sur le lieu de travail et 23.991 sur le chemin de travail.

Alors que le nombre d'accidents sur le lieu de travail (ALT) diminue globalement de 20,8 % de 2015 à 2024, les accidents sur le chemin du travail (ACT) sont, quant à eux, globalement plus fréquents et augmentent de 13,3 % en 10 ans.

En 2024, on atteint une part record de 20,1 % des sinistres se produisant sur le chemin du travail.

De 2015 à 2019, le nombre d'ACT était globalement en hausse de 27,6 % en 4 ans, pour atteindre 26.447 sinistres en 2019. En 2020, on observait une forte baisse de 32,6 % due à la crise sanitaire jusqu'à 17.816 sinistres. Une hausse d'après crise s'est déroulée en 2021 et 2022 avec une remontée à 23.540 ACT en 2022. Cette hausse se poursuit en 2023 avec 24.546 sinistres, une hausse de 4,3 % par rapport à 2022. 2024 laisse entrevoir une baisse des ACT avec une estimation de 23.991 sinistres, soit une baisse de 2,3 % par rapport à un an plus tôt.

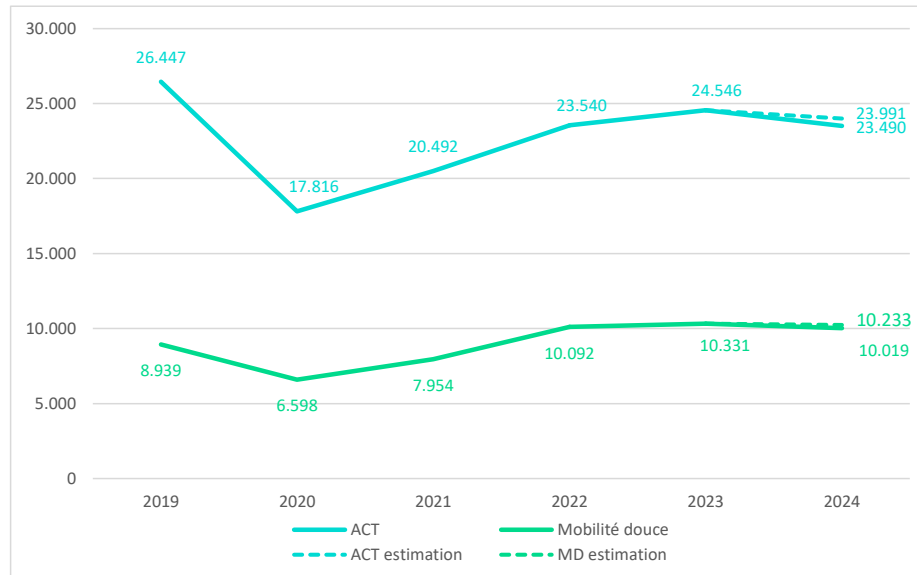


Graphique 1 – Évolution du nombre d'accidents sur le lieu du travail (ALT) et sur le chemin du travail (ACT)

Évolution du nombre d'accidents de mobilité douce sur 6 ans (2019 - 2024)

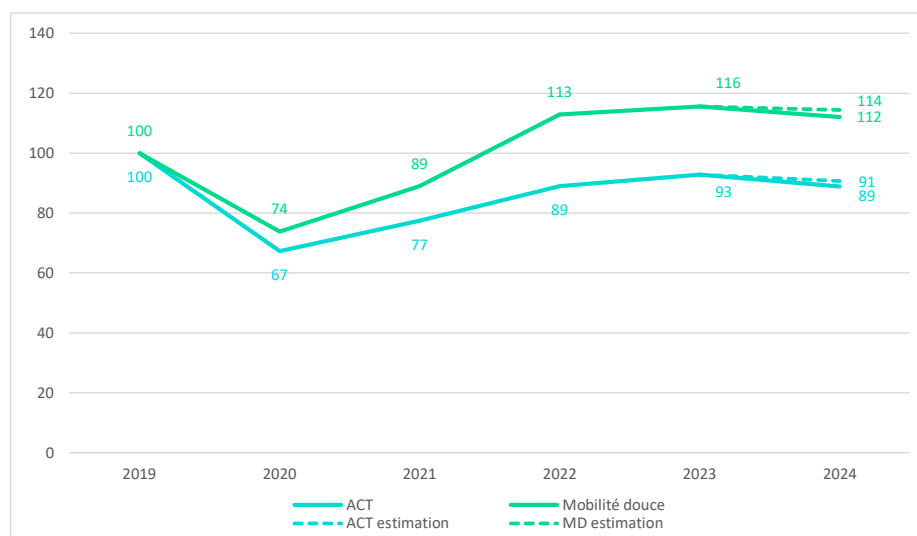
Le nombre total d'accidents sur le chemin du travail était en hausse chaque année de 2021 à 2023, tout en restant inférieur aux 26.447 ACT de 2019, dernière année avant la crise sanitaire. Avec une estimation de 23.991 accidents sur le chemin du travail en 2024 en seconde année d'observation, le nombre d'ACT en 2024 serait en baisse de 2,3 % par rapport à 2023.

Le nombre d'ACT de mobilité douce est estimé à 10.233 en 2024 en seconde année d'observation, soit une baisse estimée de 0,9 % par rapport à 2023. Le nombre d'ACT de mobilité douce était aussi en hausse chaque année de 2021 à 2023 et, quant à lui, dépassait le niveau de 2019 dès 2022.



Graphique 2 – Évolution du nombre d'ACT total et du nombre d'ACT de mobilité douce

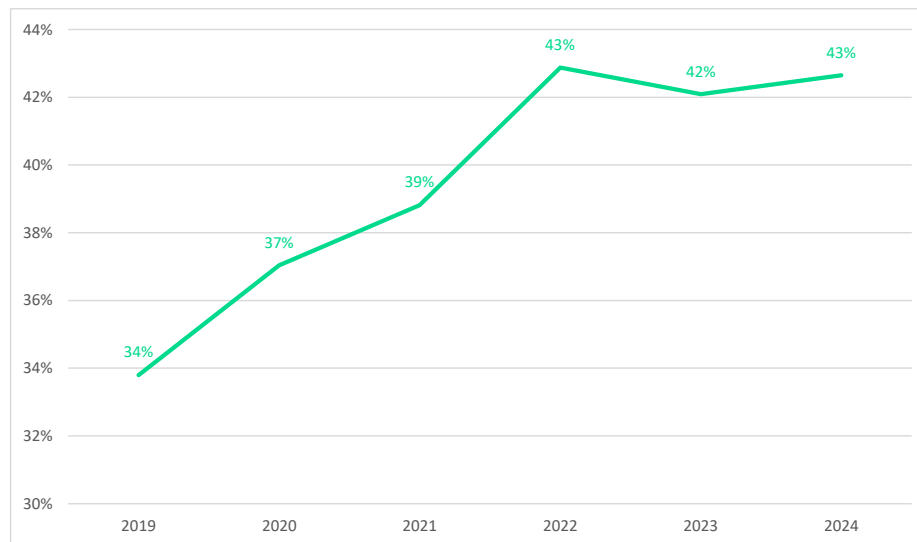
En se basant sur les chiffres de 2024 estimés en seconde année d'observation, bien que, sur la période 2019-2024, on observe une diminution globale du nombre d'accidents sur le chemin du travail de -9 %, il y a une augmentation significative du nombre d'ACT de mobilité douce : +14 %.



Graphique 3 – Évolution du nombre d'ACT total et du nombre d'ACT de mobilité douce (2019=100)

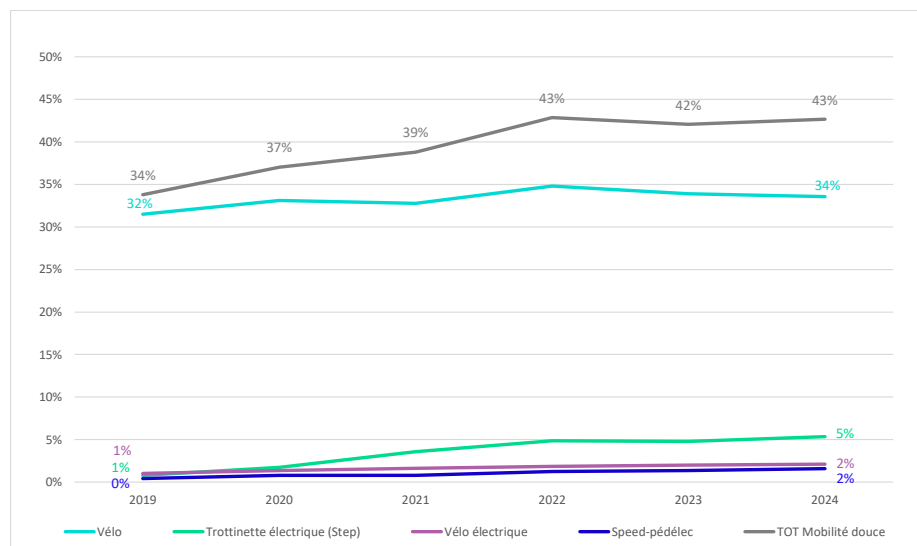
L'évolution plus forte des accidents de mobilité douce provoque une forte évolution de la proportion de ce type d'accidents parmi les accidents sur le chemin du travail, comme on peut le voir dans le graphique 4.

En 2024, la part de la mobilité douce était de 43 %, contre 34 % 6 ans plus tôt, une augmentation de 9 points de pourcentage en 5 ans. En effet, 2019 comptait 8.939 ACT de mobilité douce parmi les 26.447 ACT totaux et 2024 en comptait 10.019 parmi 23.490.



Graphique 4 – Évolution de la part de la mobilité douce au sein des accidents sur le chemin du travail

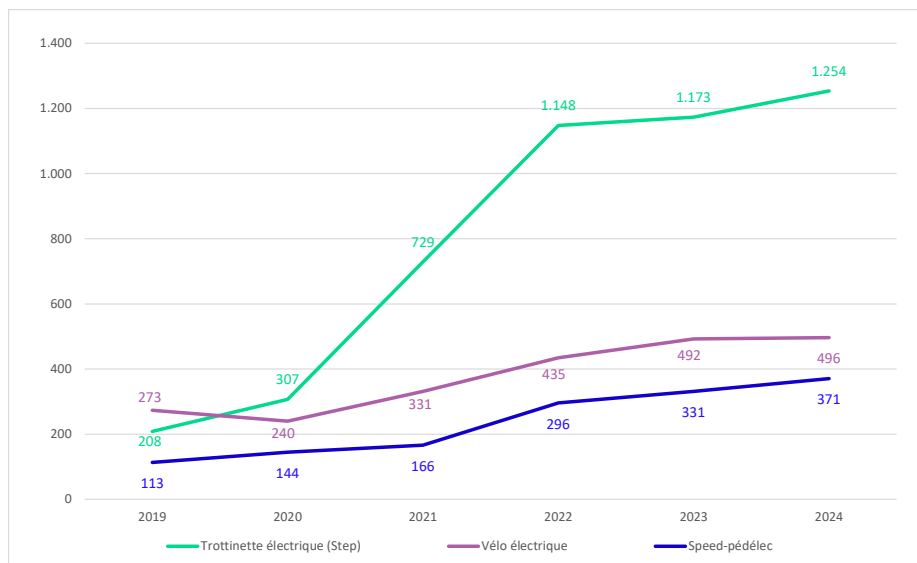
Nous observons sur le graphique 5 l'évolution de la part des accidents de mobilité douce dans les accidents sur le chemin du travail selon les 4 différents types de mobilité douce. La part des vélos est relativement stable (32 % à 34 %) compte tenu du fait qu'elle contient une part de vélos électriques dû au caractère « libre » et « manuel » de l'information figurant dans la déclaration d'accident du travail. En valeur absolue, le nombre d'accidents de la catégorie « vélo » est même en baisse de 5,4 %. Il passe de 8.333 en 2019 à 7.884 en 2024.



Graphique 5 – Évolution de la part de la mobilité douce ainsi que des 4 différents types de mobilité douce au sein des ACT

Le nombre absolu d'accidents liés à la « nouvelle mobilité douce » est encore relativement faible, mais sa popularité croissante entraîne une accélération considérable.

Le graphique 6 fait un zoom sur l'évolution en nombre absolu des « nouvelles mobilités douces » : trottinettes électriques +503 %, vélos électriques +82 % et speed-pédélec +228 % en 5 ans.



Graphique 6 – Évolution du nombre des « nouvelles mobilités douces »

Force est de constater que l'évolution la plus flagrante concerne les trottinettes électriques. Le nombre d'accidents impliquant des trottinettes électriques a été multiplié par 6 en cinq ans et sa part dans les accidents sur le chemin du travail est passée de 0,8 % en 2019 à 5,3 % en 2024.



Graphique 7 – Évolution de la part des accidents de trottinette électrique au sein des ACT

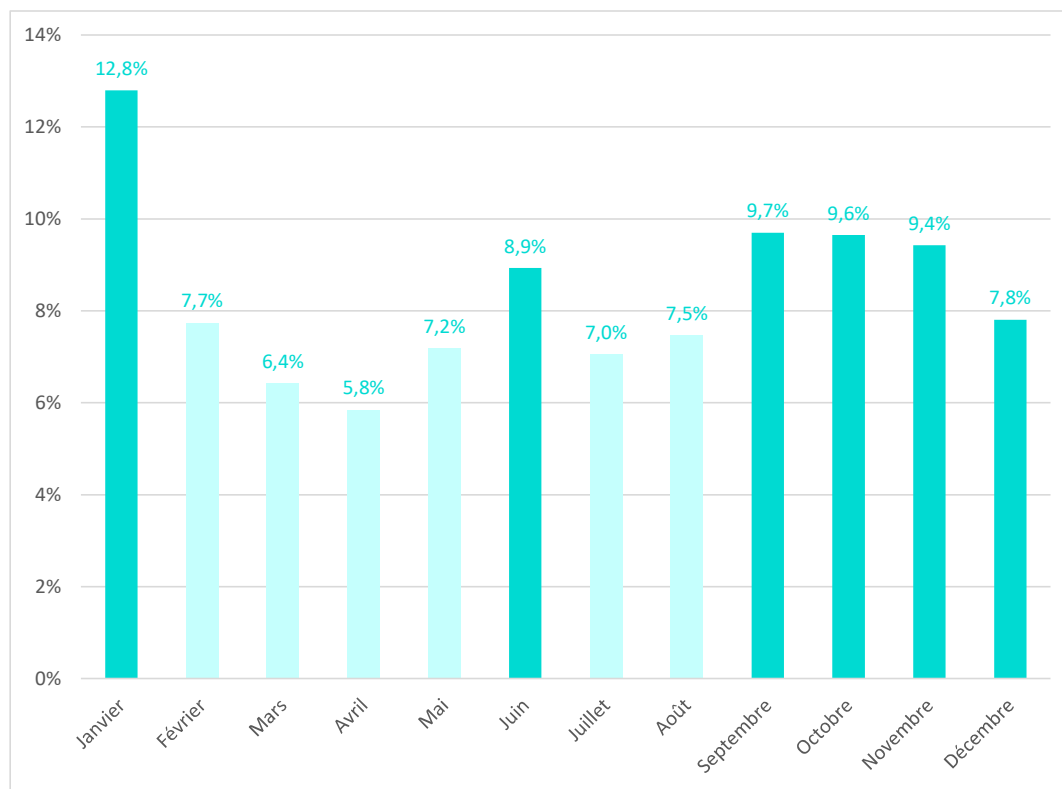
Analyse des accidents de mobilité douce, moyenne sur 6 ans (2019-2024)

1 Répartition des accidents de mobilité douce selon le mois de l'année

Le graphique 8 montre la répartition en pourcentage des accidents de mobilité douce – les 5 catégories prises ensemble – en fonction du mois de l'année.

Globalement, on observe beaucoup plus d'accidents de mobilité douce pendant les mois d'automne et d'hiver (de septembre à janvier) par rapport au reste de l'année. Principalement en cause : brouillard, chaussée glissante, obscurité et soleil aveuglant.

Il convient également de noter le pic enregistré en juin, qui s'explique probablement par deux facteurs : une météo plus clémente, qui incite davantage les gens à utiliser leur vélo ou trottinette et davantage de jours au travail. Juin étant probablement le mois où les gens prennent le moins de jours de congé.

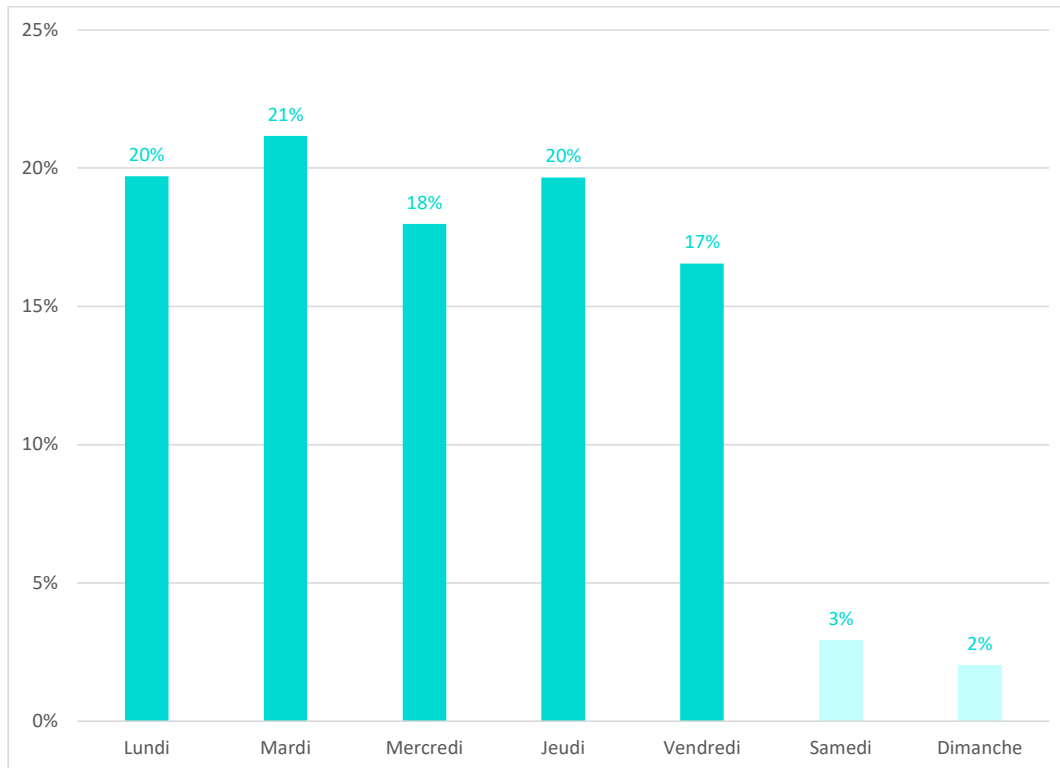


Graphique 8 – Répartition des ACT de mobilité douce selon le mois de l'année

2 Répartition des accidents de mobilité douce selon le jour de la semaine

Le graphique 9 donne la répartition en pourcentage des accidents de mobilité douce – les 5 catégories prises ensemble – en fonction du jour de la semaine.

Aucune surprise, les pics se situent les mardi et jeudi. Les jours les moins touchés sont les mercredi et vendredi. Il y a une corrélation directe avec les jours de télétravail les plus populaires. Télétravail qui diminue les trajets et ainsi les risques d'accidents sur le chemin du travail en général.



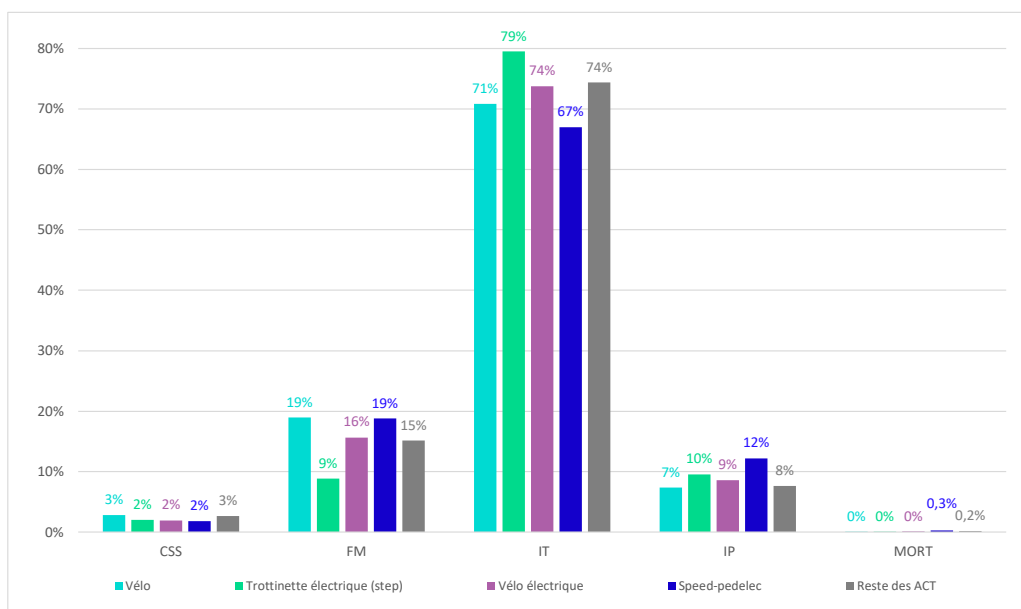
Graphique 9 – Répartition des ACT de mobilité douce selon le jour de la semaine

3 Répartition des ACT (2019–2023) selon les conséquences de l'accident

On distingue cinq catégories de conséquences d'accident :

- CSS : Les cas sans suite pour lesquels l'accident n'a pas entraîné d'incapacité de travail et n'a aucun frais et aucune réserve ;
- FM : Les cas avec uniquement des frais médicaux où l'accident n'a pas entraîné d'incapacité de travail, seuls les frais médicaux sont indemnisés ;
- IT : Les cas avec incapacité temporaire où la victime perçoit une indemnité d'incapacité temporaire, mais on prévoit une guérison sans séquelle ;
- IP : Les cas avec incapacité permanente où l'accident a engendré des frais médicaux et/ou une période d'incapacité temporaire et laisse des séquelles à vie pour lesquelles la victime perçoit une indemnité d'incapacité permanente ;
- MORT : Les cas mortels pour lesquels l'accident a entraîné le décès direct ou indirect de la victime.

L'année 2024 a été retirée de la période d'observation car étant en première observation, les conséquences de l'accident ne sont souvent encore que des estimations.



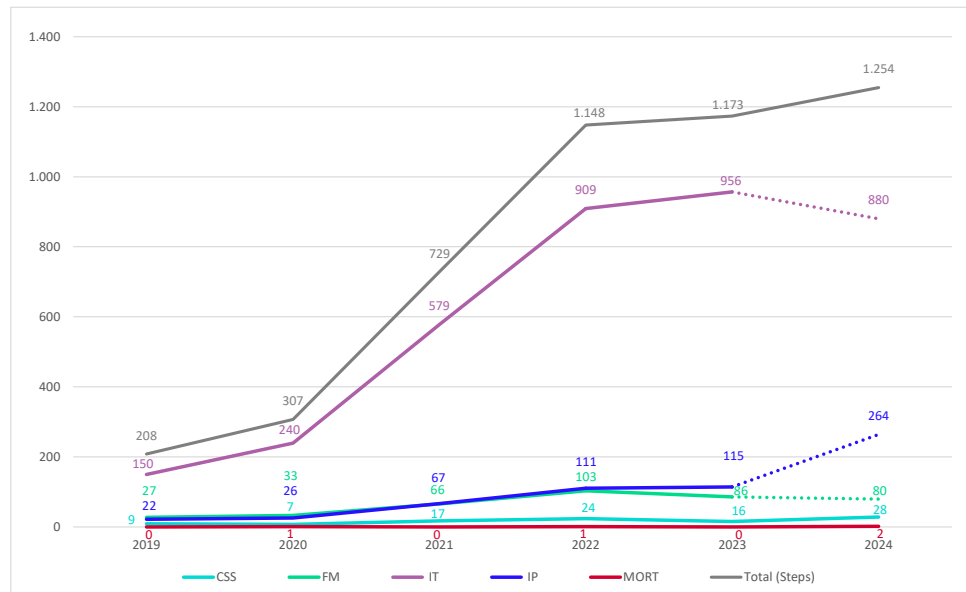
Graphique 10 – Répartition des ACT selon les conséquences de l'accident et selon le mode de transport

La grande majorité des victimes d'accidents sur le chemin du travail se retrouvent en incapacité temporaire de travail. Cependant, on constate des différences selon le mode de transport. Notamment, les victimes conduisant un speed-pédélec sont moins représentées dans la catégorie IT, en revanche, les conséquences sont plus graves : plus de cas d'IP (12 %) et de cas mortels (0,3 %) que pour tous les autres modes de transport.

On voit également que les victimes d'accidents impliquant certaines mobilités douces (trotinette électrique, vélo électrique ou speed-pédélec) ont un taux de cas sans suite légèrement inférieur à celui du reste des victimes d'accidents sur le chemin du travail (piéton, conducteur de moto, voiture...) : 2 % contre 3 %.

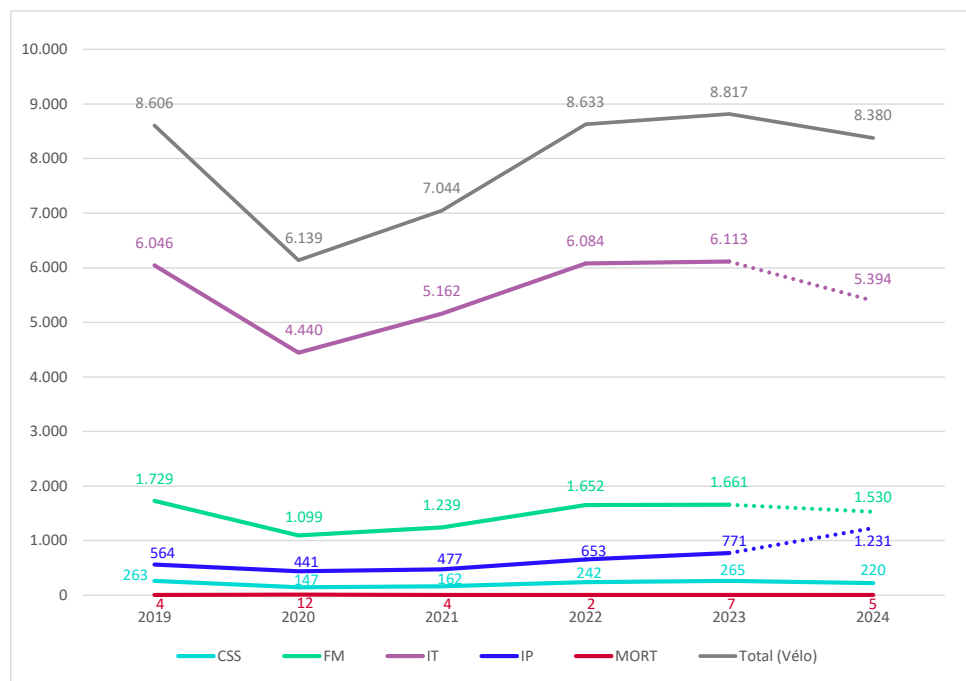
La catégorie « vélo » a les conséquences les moins graves : beaucoup de cas avec uniquement des frais médicaux (19 %) et peu de cas avec de l'incapacité permanente (7 %). A contrario : pour les trotinettes électriques il y a peu de cas avec uniquement des frais médicaux (9 %) et beaucoup de cas avec de l'incapacité permanente (10 %). Les vélos électriques se situent entre les deux.

Le graphique 11 donne l'évolution du nombre d'ACT avec trottinette électrique selon les conséquences de l'accident. Certaines lignes sont en pointillés car l'année 2024 n'étant qu'en 1^{ère} estimation ces valeurs sont soit surestimées (IP) soit sous-estimées (FM et IT).



Graphique 11 – Évolution du nombre d'ACT avec trottinette électrique selon les conséquences de l'accident

Le graphique 12 montre l'évolution du nombre d'ACT avec vélo ou vélo électrique selon les conséquences de l'accident. Certaines lignes sont en pointillés car 2024 n'est qu'en 1^{ère} estimation.



Graphique 12 – Évolution du nombre d'ACT avec vélo ou vélo électrique selon les conséquences de l'accident

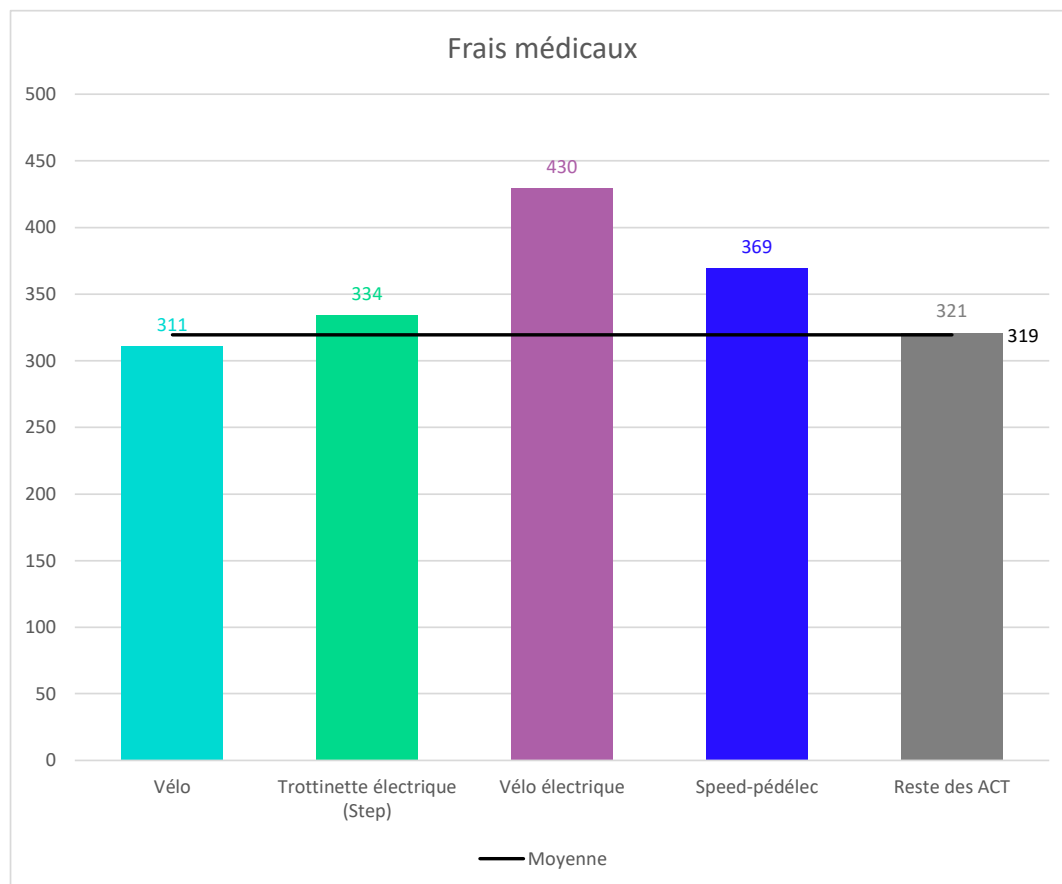
Pour la catégorie « trottinettes électriques » (graphique 11), on remarque que les accidents avec de l'IP sont plus nombreux que ceux avec uniquement des frais médicaux à partir de 2021. Pour la catégorie « vélo ou vélo électrique » (graphique 12), on voit que les accidents avec de l'IP restent inférieurs à ceux avec uniquement des frais médicaux.

4 Coût moyen des ACT (2019–2023) selon les conséquences de l'accident

Dans cette partie nous analysons le coût moyen des accidents sur le chemin du travail selon le mode de transport et selon les conséquences de l'accident.

Les frais moyens pour **les accidents sur le chemin du travail ayant causé uniquement des frais médicaux** s'élèvent à 319 €.

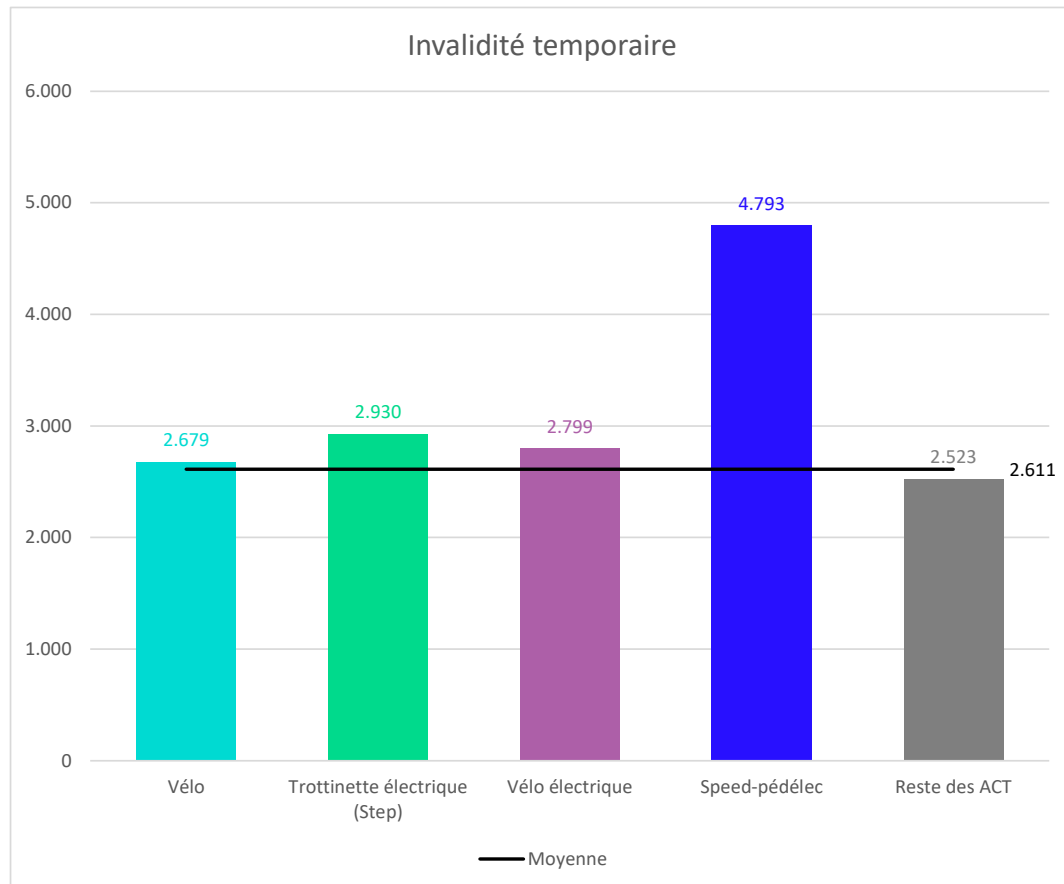
On voit que les accidents avec trottinette électrique ou vélo électrique/speed-pédélec, ayant causé uniquement des frais médicaux, ont des frais médicaux moyens de 5 à 35 % plus chers que la moyenne.



Graphique 13 – Coûts moyens des ACT ayant causé uniquement des frais médicaux (FM) selon le mode de transport

Les frais moyens pour **les accidents sur le chemin du travail ayant causé de l'incapacité temporaire, mais pour lesquelles on prévoit une guérison sans séquelle**, s'élèvent à 2.611 €. Ces frais couvrent les frais médicaux ainsi que l'indemnité pour les jours de travail perdus.

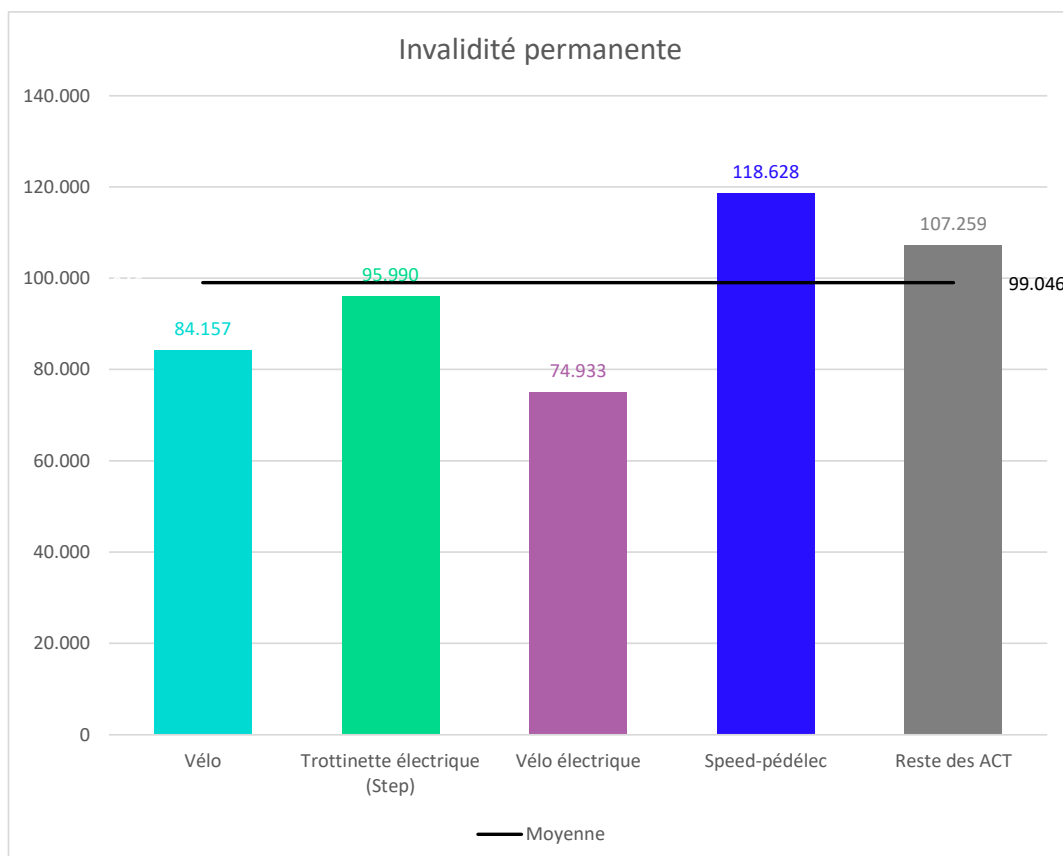
On observe que pour les accidents de mobilité douce, ces frais sont plus élevés que la moyenne. Ces frais pour la catégorie speed-pédélec se montent même à 4.793 €.



Graphique 14 – Coûts moyens des ACT ayant causé de l'incapacité temporaire (IT), mais pour lesquelles on prévoit une guérison sans séquelle, selon le mode de transport

Les frais moyens pour **les accidents sur le chemin du travail ayant causé de l'incapacité permanente** s'élèvent à 99.046 €. Ces frais couvrent des frais médicaux, l'indemnité pour les jours de travail perdus ainsi que l'indemnité d'incapacité permanente.

On constate que pour les accidents de mobilité douce, ces frais sont inférieurs à la moyenne, à l'exception de la catégorie speed-pédélec. Les accidents avec des speed-pédélecs ayant causé de l'incapacité permanente ont des frais moyens de 118.628 €. Les accidents sur le chemin du travail non dus à la mobilité douce ayant causé de l'incapacité permanente ont également des frais moyens supérieurs à la moyenne : 107.259 €.



Graphique 15 – Coûts moyens des ACT ayant causé de l'incapacité permanente (IP), selon le mode de transport

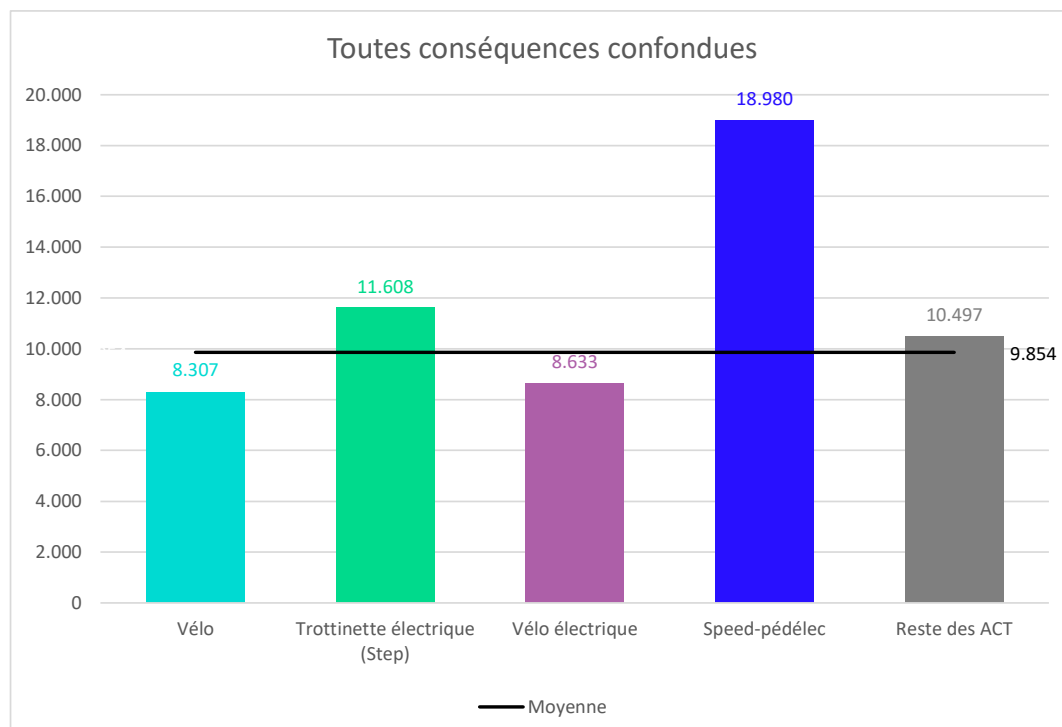
Les frais moyens pour **les accidents sur le chemin du travail ayant causé la mort** s'élèvent à 211.513 €. Ces frais couvrent les frais médicaux, les indemnités à la famille (conjoint(e), descendants, ascendants) ainsi que les frais funéraires. Ces frais moyens sont calculés sur base des 167 accidents sur le chemin du travail mortels de la période observée. Lorsque nous scindons ces ACT selon le type de mobilité, le nombre de cas devient si petit que la moyenne n'est plus représentative.

	Nombre	Coût (€)	Coût moyen (€)
Vélo	27	6.169.440	228.498
Step	2	241.879	120.939
Vélo électrique	2	125.204	62.602
Speed-pédélec	3	1.301.765	433.922
Reste des ACT	133	27.484.331	206.649
TOTAL	167	35.322.618	211.513

Tableau 1 – Coûts moyens des ACT mortels, selon le mode de transport

Les frais moyens pour **les accidents sur le chemin du travail toutes conséquences confondues** s'élèvent à 9.854 €.

On constate que les accidents avec des vélos ou vélos électriques ont des frais moyens inférieurs et que les accidents avec des trottinettes électriques ou speed-pédelecs ont des frais moyens supérieurs, les speed-pédelecs se détachant fort (18.980 €), ce qui était déjà visible dans les graphiques 14 et 15. Les accidents sur le chemin du travail non dus à la mobilité douce ont des frais moyens légèrement supérieurs à la moyenne : 10.497 €.



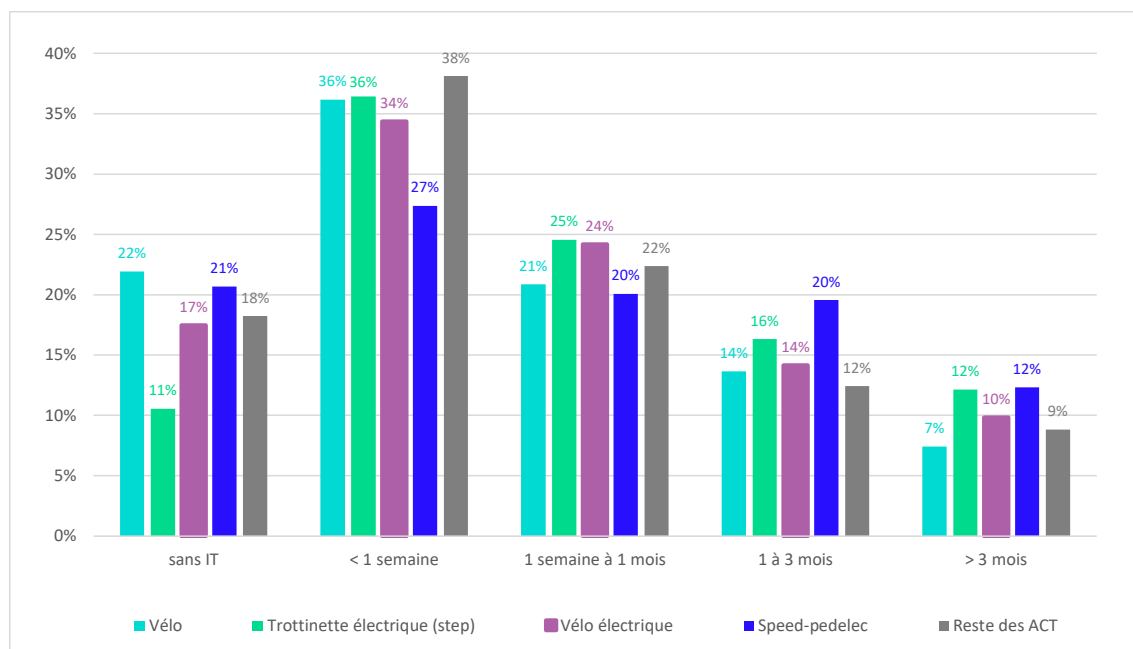
Graphique 16 – Coûts moyens des ACT toutes conséquences confondues (TOT), selon le mode de transport

5 Répartition des ACT selon l'incapacité temporaire

Dans cette partie nous analysons la répartition des accidents sur le chemin du travail toutes conséquences confondues selon le mode de déplacement et selon la durée de l'incapacité temporaire.

Dans la catégorie « sans IT » se retrouvent les cas sans suite, les cas ayant causé uniquement des frais médicaux et les cas de mort directe.

80 % des victimes d'accidents sur le chemin du travail se retrouvent en incapacité de travail. On constate de grandes différences selon le mode de transport. Une victime d'accident avec un speed-pédélec sur 3 a une incapacité temporaire de plus d'un mois (20% de 1 à 3 mois et 12 % plus de 3 mois). La catégorie trottinette électrique a un taux record très bas de cas sans IT : 11%, ce qui signifie que les victimes ont, dans 89% des cas de l'IT à la suite d'un tel accident. Les accidents de vélo ou vélo électrique entraînent moins de longues absences (21 à 24 %), ce qui reste malgré tout supérieur ou égal au reste de accidents sur le chemin du travail (21 %).



Graphique 17 – Répartition des ACT selon le mode de déplacement et selon la durée de l'incapacité temporaire (IT)

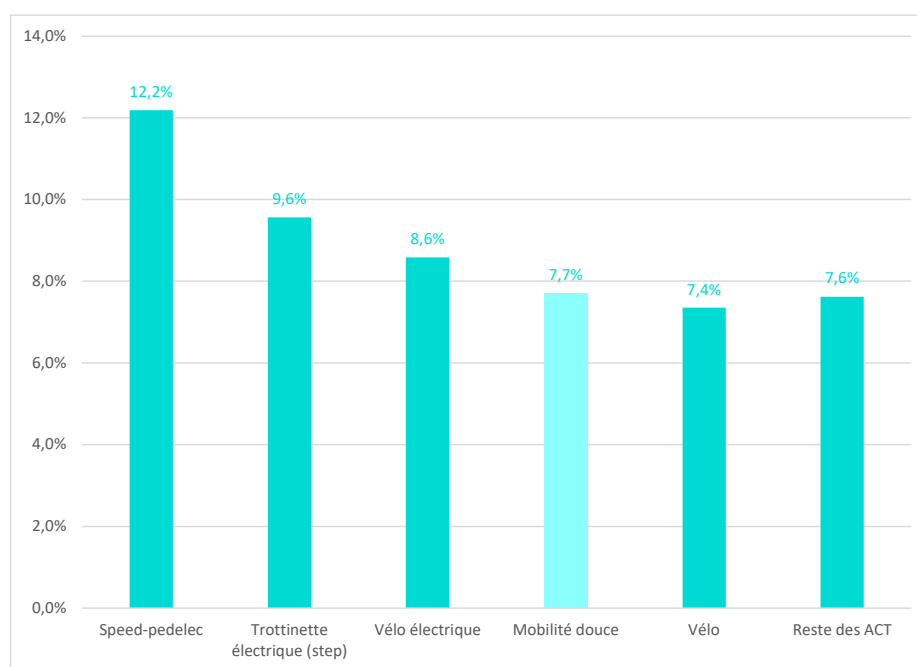
6 Pourcentages d'accidents entraînant une incapacité permanente (2019-2023)

Le graphique 18 montre les pourcentages d'accidents sur le chemin du travail qui entraînent une incapacité permanente selon le type de mobilité.

Ces chiffres confirment le risque plus élevé que présentent les speed-pédelecs, les trottinettes électriques et les vélos électriques, puisque respectivement 12,2 %, 9,6 % et 8,6 % des personnes impliquées dans un tel accident sur le chemin du travail souffrent d'une incapacité permanente.

Concernant la mobilité douce, le vélo est le moyen de transport entraînant le moins d'IP : 7,4 %.

En moyenne lors d'un accident de mobilité douce, 7,7 % des accidents entraînent une IP. Ce taux est très similaire (7,6 %) pour tous les autres accidents sur le chemin du travail qui ne sont pas dus à la mobilité douce.

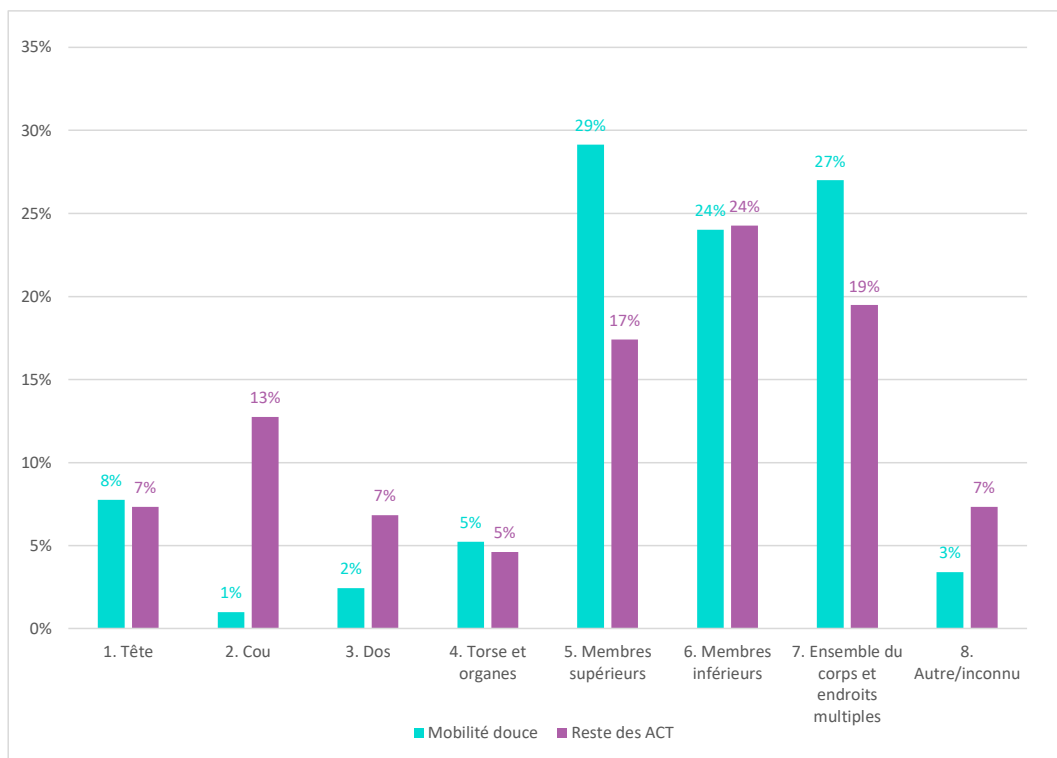


Graphique 18 – Pourcentages des ACT entraînant une incapacité permanente (IP) selon le type de mobilité

7 Répartition des ACT (mobilité douce/reste des ACT) selon l'endroit de la blessure

Le graphique 19 montre la répartition des accidents sur le chemin du travail selon la mobilité (douce ou non) et selon l'endroit de la blessure.

On constate qu'il y a des différences notables en cas d'accident de mobilité douce par rapport au reste des accidents sur le chemin du travail. Il y a notamment beaucoup plus de cas de blessures aux membres supérieurs (29 % contre 17 %) et à de multiples endroits du corps (27 % contre 19 %). D'un autre côté, il y a beaucoup moins de blessures au cou (1 % contre 13 %) et au dos (2 % contre 7 %).



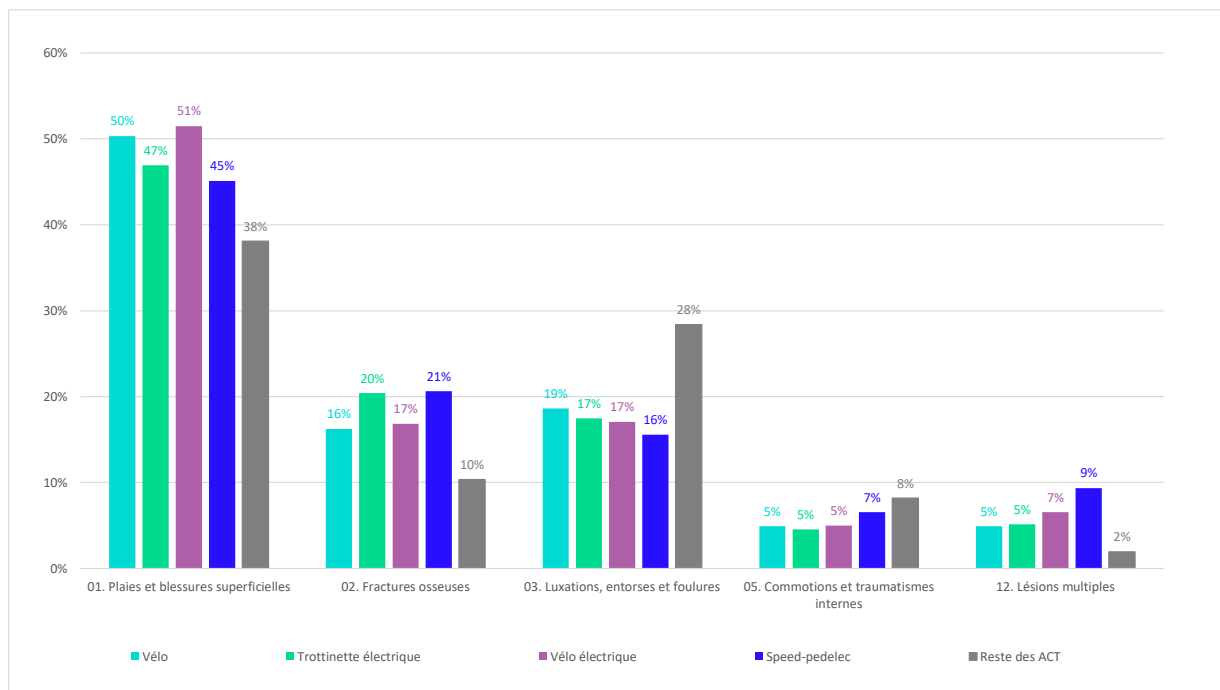
Graphique 19 – Répartition des ACT selon la mobilité (douce ou non) et selon l'endroit de la blessure

8 Répartition des ACT selon le type de blessure

Le graphique 20 donne la répartition des accidents sur le chemin du travail selon le moyen de transport et selon le type de blessure. Nous n'avons retenu que les 5 catégories les plus représentées des 15.

On constate de fortes différences en cas d'accident de mobilité douce par rapport au reste des accidents sur le chemin du travail.

Environ la moitié des accidents de mobilité douce causent des blessures superficielles. Ce n'est le cas que pour 38 % des accidents sur le chemin du travail non dus à la mobilité douce. Environ 20 % des accidents de mobilité douce causent des fractures. Ce n'est le cas que pour 10 % des accidents sur le chemin du travail non dus à la mobilité douce. En revanche, 28 % des accidents sur le chemin du travail non dus à la mobilité douce causent des luxations, entorses et foulures contre environ 17 % des accidents de mobilité douce.



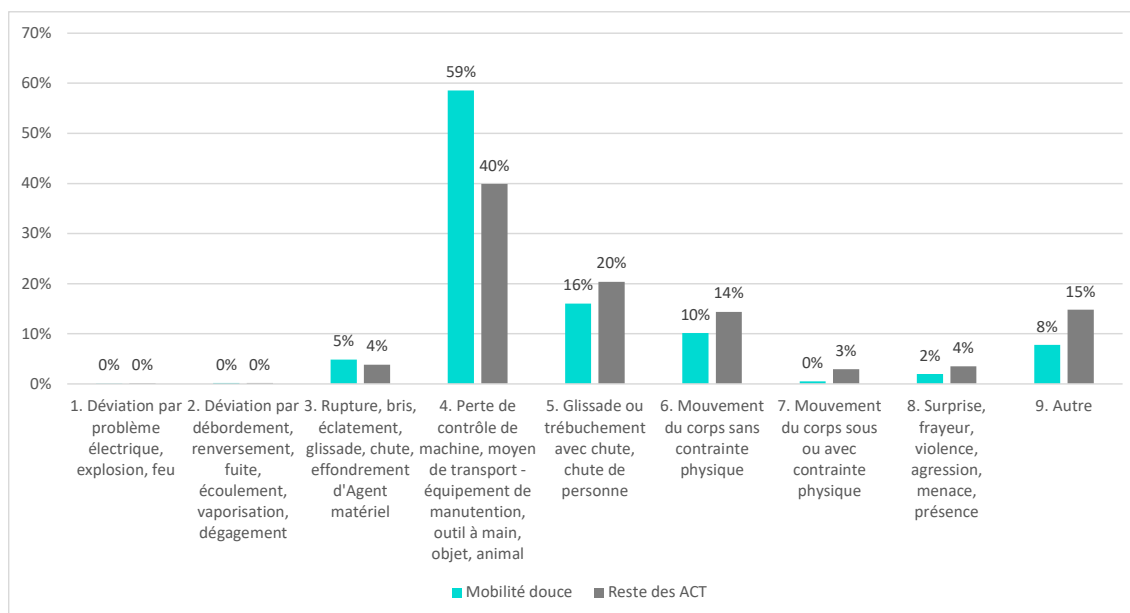
Graphique 20 – Répartition des ACT selon le moyen de transport et selon le type de blessure

9 Répartition des ACT (mobilité douce/reste des ACT) selon la déviation

Le graphique 21 donne la répartition des accidents sur le chemin du travail selon le type de moyen de transport et selon la déviation.

On constate de fortes différences en cas d'accident de mobilité douce par rapport au reste des accidents sur le chemin du travail.

59 % des accidents de mobilité douce sont dus à une déviation du groupe 4 (Perte de contrôle de machine, moyen de transport - équipement de manutention, outil à main, objet, animal). Ce n'est le cas que pour 40 % des accidents sur le chemin du travail non dus à la mobilité douce. En revanche, seulement 26 % des accidents de mobilité douce sont dus à une déviation des groupes 5 et 6 (Glissade ou trébuchement avec chute, chute de personne / Mouvement du corps sans contrainte physique), alors que c'est le cas pour 34 % des accidents sur le chemin du travail non dus à la mobilité douce.



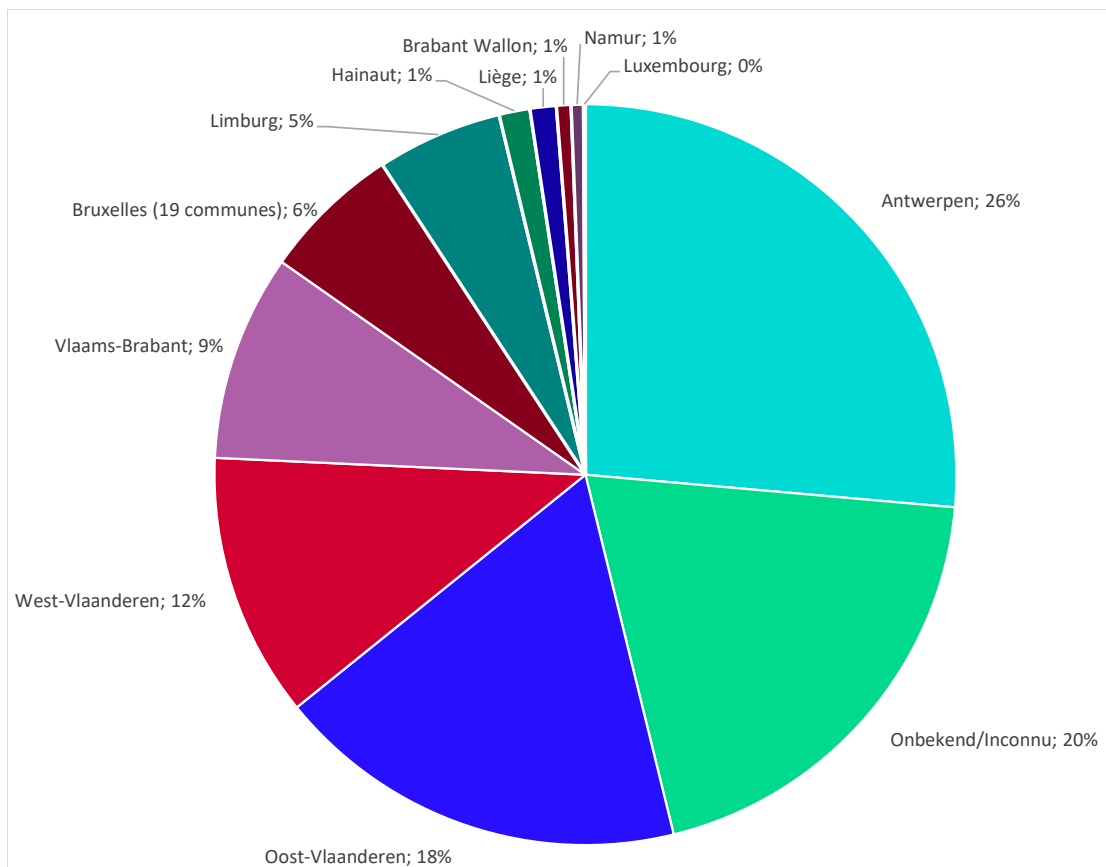
Graphique 21 – Répartition des ACT selon la déviation

10 Répartition des ACT de mobilité douce selon la province de l'accident

Le graphique 22 donne la répartition des accidents sur le chemin du travail de mobilité douce selon le lieu de l'accident, par province.

On constate de fortes différences, notamment entre le Nord et le Sud du pays.

Dans 20 % des cas, la province de l'accident est inconnue. La grande majorité (76 %) des accidents de mobilité douce ont lieu en Flandre et à Bruxelles. Seulement 4 % des ACT de mobilité douce se déroulent en Wallonie.



Graphique 22 – Répartition des ACT de mobilité douce selon la province (2019-2024)