



LES 7 ENGAGEMENTS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU TRAVAIL

Partenaires:



VISION ZER0 RISQUES ACCIDENTS MORTS



LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité et des Travaux publics



GÉNÉRALITÉS

- 0.1 | Les 7 engagements
- 0.2 | Le sommaire
- 0.3 | La campagne
- 0.4 | Les partenaires
- 0.5 | Chiffres clés
- 0.6 | Définitions, indemnisation et système bonus-malus
- 0.7 | Obligations de l'employeur et du salarié
- 0.8 | Liste de contrôle rapide pour les entreprises

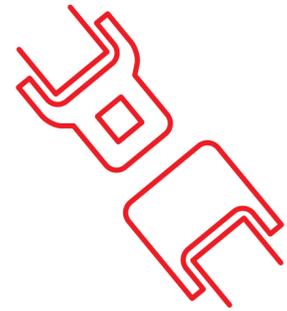


**VISION
ZER0** RISQUES
ACCIDENTS
MORTS



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

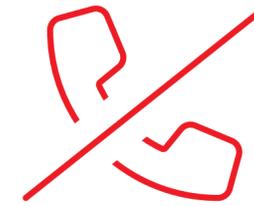
Les 7 engagements



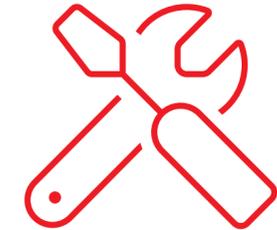
1. Nous exigeons le port de la ceinture de sécurité et le respect des vitesses autorisées.



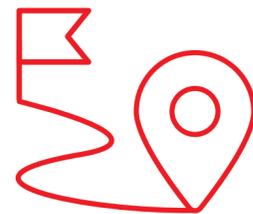
2. Nous prescrivons une conduite en sobriété et sans substances nocives sur la route.



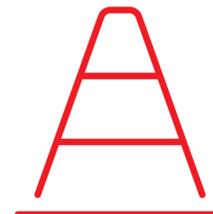
3. Nous limitons au strict minimum les communications au volant.



4. Nous encourageons nos salariés à veiller au bon état technique de leur véhicule et assurons celui des véhicules de l'entreprise.



5. Nous organisons nos déplacements et tenons compte des temps de repos.



6. Nous favorisons une conduite défensive tout en assurant la sensibilisation et la formation à la sécurité routière.



7. Nous incitons nos collaborateurs qui se déplacent en mobilité douce à bien s'équiper.

0. Généralités

- 0.1 | Les 7 engagements
- 0.2 | Le sommaire
- 0.3 | La campagne
- 0.4 | Les partenaires
- 0.5 | Chiffres clés
- 0.6 | Définitions, indemnisation et système bonus-malus
- 0.7 | Obligations de l'employeur et du salarié
- 0.8 | Liste de contrôle rapide pour les entreprises

1. Ceinture de sécurité et limitations de vitesse – Tolérance zéro

- 1.1 | La ceinture de sécurité
- 1.2 | Le transport d'enfants
- 1.3 | La position au volant
- 1.4 | La distance d'arrêt en fonction de la vitesse
- 1.5 | La vitesse et un comportement adaptés aux conditions météorologiques (pluie, neige, verglas, vent et brouillard)

2. État de conduire – En toute sobriété

- 2.1 | L'alcool
- 2.2 | Les médicaments et les drogues
- 2.3 | Le rôle de l'employeur face à l'alcool, aux médicaments et aux drogues

3. Communication au volant – Le strict minimum

- 3.1 | Besoin de communication
- 3.2 | Exemple d'un protocole de communication
- 3.3 | Dispositifs de navigation intégrés au véhicule

4. Véhicule d'entreprise et privé – Le bon état technique

- 4.1 | L'acquisition de véhicules adaptés
- 4.2 | Arrimage, EPI et autres équipements
- 4.3 | Véhicule d'entreprise, partagé ou individuel
- 4.4 | Entretien, révision, contrôle technique et pneus
- 4.5 | Gestion des papiers du véhicule et mise en place d'un carnet de bord
- 4.6 | Règlement intérieur relatif à l'utilisation des véhicules de l'entreprise

5. Déplacements pour l'entreprise – Organisation et respect des temps de repos

- 5.1 | Mesurer l'accidentologie
- 5.2 | Recenser les déplacements domicile-travail et, le cas échéant, ceux en mission
- 5.3 | Établir un concept de mobilité qui intègre les transports en commun
- 5.4 | Le covoiturage
- 5.5 | La fatigue et les effets du stress sur la conduite

6. Sensibilisation et formation - En continu

- 6.1 | Le permis de conduire
- 6.2 | La conduite défensive
- 6.3 | Les formations (écoconduite, conduite en sécurité, formation professionnelle continue)
- 6.4 | L'instruction spécifique au véhicule utilisé
- 6.5 | Le transport de marchandises dangereuses

7. Mobilité douce – Bien s'équiper

- 7.1 | Les différents véhicules de mobilité douce
- 7.2 | L'équipement de sécurité
- 7.3 | Les règles de circulation et les mesures de sécurité
- 7.4 | Faciliter et sécuriser l'usage de la mobilité douce

La campagne



Les accidents professionnels de la circulation (accidents de trajet et accidents de mission) représentent une des toutes premières causes de mortalité liées au travail. Au Luxembourg, 24 accidents de trajet ont eu une issue mortelle, sur la période de 2019 à 2023.

Le risque routier concerne de nombreux professionnels qui sont amenés à se déplacer dans le cadre de leur travail. Il a pour particularité de se dérouler sur la voirie publique et non dans l'entreprise, ce qui peut rendre ce risque professionnel plus difficile à appréhender par les employeurs. Le présent guide vise à offrir aux employeurs ainsi qu'aux personnes en charge de la sécurité au travail, des conseils concrets pour mettre en place des mesures de prévention du risque routier dans l'entreprise. Ceci afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière pour tous. L'ensemble de ces mesures permet en fin de compte de préserver la vie et la santé des salariés et de réduire les coûts directs et indirects de ces accidents (dégâts au véhicule, incapacité de travail, manque à gagner, hausse des cotisations).

Ce guide aborde des sujets tels que la gestion des véhicules d'entreprise, l'organisation des déplacements professionnels et les types de comportement au volant. La formation du personnel à une conduite responsable et défensive ainsi que les nouveaux modes de transport, comme les trottinettes électriques, font également partie des thématiques abordées.

Les principales mesures de prévention pouvant être mises en œuvre par les entreprises pour augmenter la prévention de ce risque professionnel relèvent de 7 engagements forts. Alors, sensibilisez vos salariés et utilisez l'affiche de participation, que vous pouvez adapter avec le logo de votre entreprise.



Association d'assurance accident



En tant qu'établissement public chargé de la prévention et de l'indemnisation des accidents du travail, des accidents de trajet et des maladies professionnelles, l'Association d'assurance accident (AAA) a clairement vocation à aider les entreprises à maîtriser le risque routier professionnel. Dans cette optique, l'AAA organise depuis de nombreuses années différentes campagnes de sensibilisation afin d'amener ses parties prenantes à une réelle prise de conscience des risques de la circulation. De plus, l'AAA a adhéré à la Charte européenne de la sécurité routière.

VISION ZERO, la stratégie nationale de prévention des accidents du travail, des accidents de trajet et des maladies professionnelles, lancée par l'AAA, l'UEL et l'INDR, était initialement inspirée des concepts de sécurité routière. En Europe, le concept de « zéro accident » a pris de l'ampleur dans les années 1990 qui ont vu naître des stratégies politiques en matière de sécurité routière.

Dans le cadre de la VISION ZERO, plusieurs campagnes ont déjà vu le jour. À titre d'exemple, on peut citer la campagne « Témoignages d'un accident du travail / de trajet », lancée une première fois en juin 2017. Il s'agissait d'une campagne nationale pour la prévention des accidents du travail et des accidents de trajet visant le grand public, mais aussi les entreprises. Le but de la VISION ZERO est d'inciter les entreprises à mettre en œuvre une culture de prévention en matière de sécurité et de santé au travail. Les entreprises peuvent afficher leur engagement en adhérant à la VISION ZERO.

En 2012, la campagne « TRAJET, sécurisons-le ! » fut lancée par les initiateurs de la VISION ZERO et différents partenaires. Cette campagne était structurée en 12 modules regroupant différents thèmes à l'adresse des entreprises et de leurs salariés.

Outre les campagnes, l'AAA propose différentes brochures en matière de sécurité et santé au travail. En ce qui concerne la sécurité routière, les brochures « Le vrac sur camion benne » et « Matériel d'arrimage » aident les entreprises concernées à mettre en œuvre de façon optimale certaines obligations découlant du Code de la route.





La culture d'entreprise qui découle de toute stratégie globale de prévention du risque est un élément clé de la compétitivité économique et permet d'augmenter la productivité, de maintenir, voire de gagner des marchés et, surtout, de garder les salariés en bonne santé. Elle est mise en œuvre et accompagnée par le chef d'entreprise, qui sensibilise et motive les salariés et les partenaires à participer à la stratégie d'entreprise.

L'UEL et l'INDR, ensemble avec l'AAA, ont initié la stratégie nationale VISION ZERO en 2016 en vue de diminuer en continu et durablement le nombre et la gravité des accidents du travail, des accidents de trajet ainsi que des maladies professionnelles. Si la tendance des accidents du travail dans leur ensemble est à la baisse, il n'en va pas de même pour la proportion des accidents de trajet et de mission qui a augmenté pendant cette même période. En effet, un accident sur 5 est imputable à une collision en circulation routière. Selon les années, un accident mortel du travail sur deux est dû à un accident de la route.

Fort de ces constats, l'UEL avait ensemble avec des acteurs nationaux engagés dans la prévention des accidents de la route, déjà lancé en 2004 puis en 2012, une vaste campagne d'information et de sensibilisation à l'adresse des entreprises avec pour objectif de diminuer le nombre des accidents de trajet et de mission. Le succès de telles campagnes dépend non seulement de la collaboration des entreprises, mais également de celle des salariés, premiers concernés par cette problématique, afin de développer une meilleure prise de conscience des risques liés à l'acte de conduire. Conduites sous le slogan « TRAJET, sécurisons-le! », ces campagnes s'inscrivent dans la politique de développement durable poursuivie par les organisations patronales et concrétisée par l'adoption d'une charte par l'UEL en date du 31 octobre 2003. L'UEL et l'INDR sont par ailleurs signataires de la Charte européenne de la sécurité routière et ont conclu le Partenariat en matière de Prévention des accidents de la route liés au travail avec le Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Le matériel de communication [annonces, visuel, vidéo et messages clés] est l'élément essentiel qui permet de relayer les messages vers les entreprises et sensibiliser ainsi employeurs et collaborateurs.

L'UEL, en tant qu'organisation faitière des organisations d'employeurs, regroupe les deux chambres professionnelles et les fédérations patronales. Elle partage les campagnes de la VISION ZERO avec les responsables communication de ses membres, qui sont la Chambre de Commerce, la Chambre des Métiers, l'ABBL, l'ACA, la Fédération des Artisans, la FEDIL, l'Horesca et la Luxembourg Confederation. Ces échanges permettent une diffusion sectorielle dans les supports de communication online et offline des membres respectifs [sites web, réseaux sociaux, newsletters et magazines périodiques]. L'INDR et l'UEL assurent également la diffusion des campagnes sur leurs propres canaux de communication.

Par ailleurs, le Forum SST, organisé en alternance sous grand format de conférences et stands d'exposition et sous format conférence, est le rendez-vous dédié à la Sécurité et Santé au travail, auxquels sont annuellement conviés chefs d'entreprise et travailleurs désignés.

Centre de Formation pour Conducteurs



Le Centre de Formation pour Conducteur (CFC) sensibilise depuis 1996 les conducteurs de tous âges aux dangers potentiels de la circulation routière. Le CFC opère sur deux sites au Grand-Duché de Luxembourg. Tandis que les formations pour voitures, motos, camionnettes et minibus sont principalement proposées à Colmar-Berg, le site de Sanem accueille surtout des conducteurs professionnels et des motocyclistes. En plus des **conducteurs novices** et des **conducteurs professionnels**, le CFC accueille aussi les conducteurs qui souhaitent suivre une **formation complémentaire** dans le but d'adopter une conduite responsable et prévoyante.

Voici un aperçu des formations proposées par le CFC :

- **Formations obligatoires pour automobilistes et motocyclistes :**
Depuis le 1^{er} juillet 1995, tous les conducteurs novices des catégories A2 et B demeurant au Luxembourg, doivent obligatoirement participer à une journée de formation de conduite en sécurité.
- **Formation professionnelle (Conformément à la directive européenne 2003/59) :**
Les conducteurs professionnels requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories C (poids lourds) ou D (d'autobus/autocars) sont tenus de suivre une formation initiale ainsi que des formations continues.
- **Permis à points :**
Il s'agit des cours volontaires pour récupérer 3 points et des cours obligatoires pour récupérer le permis de conduire après avoir perdu l'intégralité des 12 points.
- **Formation pour écoles :**
Tout d'abord avec le programme Kuck & Klick destiné aux enfants de 6-7 ans (cycle 2.1) qui vise à sensibiliser les enfants aux dangers de la circulation routière du point de vue d'un piéton, mais aussi d'un passager, afin d'apprendre des schémas comportementaux essentiels. Puis, les événements MSR (Mobilité et Sécurité sur la Route) qui sont conçus pour sensibiliser les futurs apprentis conducteurs à la conduite et à la mobilité en sécurité avant qu'ils n'obtiennent leur permis de conduire. Les participants sont généralement âgés de 16 ou 17 ans.
- **Formations volontaires et formation pour groupes et sociétés :**
Il s'agit entre autres de formations à la conduite en sécurité, aux transports de personnes en chaise roulante, à l'optimisation de l'autonomie des véhicules électriques, aux règles d'arrimage, à l'utilisation du tachygraphe, ainsi que de formations spécifiques aux camionnettes et aux minibus.



La Sécurité Routière a.s.b.l.



La Sécurité Routière a.s.b.l. a pour objet de promouvoir et d'encourager toute initiative propre à accroître la protection des usagers et des riverains de la route et à prévenir les accidents de la circulation routière. Ce vaste objet social se réalise par l'éducation routière des enfants (Coupe scolaire, théâtre de guignols...), mais aussi par l'information et la sensibilisation de tous les usagers de la route. L'association est également lobbyiste auprès du gouvernement et des acteurs économiques et sociaux.

La Sécurité Routière a.s.b.l. réalise des campagnes de sensibilisation tout public ; elle édite le Code de la route populaire utilisé dans la formation du permis de conduire et comme ouvrage de référence ; elle s'engage au sein de différents groupes de travail étatiques pour promouvoir la sécurité sur les routes ; elle est un interlocuteur privilégié des communes et fournit tant du contenu didactique que du matériel de sécurité réfléchissant ; elle propose des conférences de prévention en entreprise ; elle loue une mallette (éthylotest) de sensibilisation aux effets de la consommation d'alcool et des lunettes de simulation alcool à des entreprises et organismes intéressés.

La Sécurité Routière a.s.b.l. est un fervent défenseur des fondamentaux de la « Vision Zéro » en matière de sécurité routière :

- Les humains font des erreurs et transgressent des règles.
- Les humains sont vulnérables.
- Aucun mort ni blessé grave sur la route n'est acceptable.
- La sécurité routière est une responsabilité partagée.
- Il faut agir sur tous les éléments du système.

Contact : info@securite-routiere.lu Tél. : [+352] 31 97 86 -1





Les principales responsabilités du MMTP sont cependant très variées :

Élaboration de la législation et de la réglementation

Le MMTP élabore des lois et des règlements visant à améliorer la sécurité routière. Ceux-ci comprennent des mesures comme les limitations de vitesse, les règles de circulation ou les normes de sécurité pour les véhicules.

Cadre politique

Le ministère s'appuie sur une stratégie nationale de sécurité routière tout en intégrant les objectifs de la Vision Zéro afin de réduire le nombre d'accidents de la route et leurs conséquences. Le ministère collabore étroitement avec tous les acteurs concernés pour mettre en œuvre des mesures de sécurité routière.

Analyse des données

Le ministère analyse les données sur les accidents de la route recueillies par le STATEC, sur base de données de la Police Grand-ducale et des instances judiciaires, pour identifier les tendances et les causes des accidents. Ces informations sont utilisées pour orienter les politiques et les interventions en matière de sécurité routière.

Plan d'action sécurité routière

Le MMTP élabore dans cette optique régulièrement un Plan national pour la Sécurité routière avec l'objectif de continuer de combattre durablement l'insécurité routière, d'identifier les défis auxquels se heurtent les efforts d'amélioration de la sécurité routière et de définir les mesures à prendre pour relever ces défis. Les mesures sont à la fois préventives et répressives et visent l'ensemble des usagers de la route, des infrastructures routières et des véhicules.

Prévention et sensibilisation

Le MMTP élabore chaque année des campagnes de prévention et de sensibilisation axé sur la sécurité routière pour inciter le public à adopter des comportements responsables sur la route, en mettant l'accent par exemple sur la lutte contre l'alcool au volant ou la distraction au volant.

Infrastructures

En matière d'infrastructures, le ministère veille, avec l'aide de l'Administration des Ponts et Chaussées, à l'entretien et à l'amélioration continue du réseau routier national. Des infrastructures bien conçues et entretenues sont essentielles pour garantir la sécurité des usagers de la route.

En résumé, le MMTP s'engage à créer un environnement routier plus sûr pour tous par le biais d'un cadre réglementaire solide, des infrastructures adéquates et une sensibilisation accrue aux risques routiers.



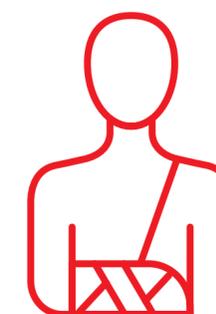
3 heures

Au Luxembourg, en moyenne, un accident de la circulation lié au travail se produit toutes les 3 heures !



3x plus

Dans certaines entreprises, notamment du secteur tertiaire, le nombre d'accidents de trajet est 3 fois plus élevé que celui des accidents du travail.



> 3 jours

Près de la moitié des personnes victimes d'accidents de trajet ont une incapacité de travail temporaire supérieure à 3 jours.

Définitions, indemnisation et système bonus-malus de l'AAA



D'après l'article 93 du Code de la sécurité sociale, un **accident de trajet** est celui qui est survenu sur le trajet d'aller ou de retour :

- Entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où l'assuré se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu de travail ;
- Entre le lieu du travail et le restaurant, la cantine ou, d'une manière générale, le lieu où l'assuré prend habituellement ses repas.

Ce trajet n'est pas nécessairement le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire par un covoiturage régulier ou pour déposer ou récupérer l'enfant qui vit en communauté domestique avec l'assuré, auprès d'une tierce personne ou d'une institution [p.ex. crèche, maison-relais].

L'accident de trajet n'est pas pris en charge lorsque l'assuré l'a causé ou y a contribué par sa faute lourde [p.ex. l'utilisation du téléphone portable au volant, consommation d'alcool et de drogues et de certains médicaments, défaut de contrôle technique, d'assurance, de permis de conduire valable, des pneus non réglementaires, inobservation du Code de la route, etc.].

L'accident de trajet n'est pas non plus pris en charge si le trajet a été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel et étranger aux nécessités essentielles de la vie courante ou indépendant de l'activité assurée.

D'après l'article 92 du Code de la sécurité sociale, un **accident de mission** est celui survenu lors d'un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle assurée.

L'accident de mission est considéré comme un accident du travail, car il survient à l'occasion du travail.

Pour plus d'explications, veuillez consulter la rubrique
« Accident du travail / de trajet » sur le site internet de l'AAA.
www.aaa.lu/fr/accidents-maladie-pro

Définitions, indemnisation et système bonus-malus de l'AAA



D'après l'article 99 du Code de la sécurité sociale et même en l'absence d'une lésion corporelle, l'assuré a droit à l'indemnisation du dégât causé au véhicule automoteur utilisé au moment de l'accident survenu sur la voirie publique, et ce, dans la limite :

- D'une franchise fixée à 2/3 du salaire social minimum (soit 1758,53 € à l'indice 944,43 et indice SSM 279,30) ;
- D'un maximum fixé à 5 fois le salaire social minimum s'il s'agit d'un accident de trajet, ou ;
- D'un maximum fixé à 7 fois le salaire social minimum s'il s'agit d'un accident de mission.

Le dégât au véhicule automoteur est indemnisé sous réserve qu'une demande ait été introduite. Il est déterminé sur la base d'une expertise émanant d'un expert agréé en automobiles. À défaut d'expertise, l'AAA détermine la valeur du véhicule avant l'accident par référence à la valeur d'un véhicule similaire sur le marché de l'occasion à l'aide d'une banque de données informatique utilisée par les professionnels.

Le droit à l'indemnisation par l'AAA est annulé si le préjudice est indemnisable à un autre titre, par exemple dans le cadre d'un contrat d'assurance « dommages matériels » [casco] conclu avec une compagnie d'assurance privée, ou bien si l'accident a été causé par un tiers.

En cas de réparation, l'indemnité n'est versée à l'assuré que sur présentation d'une facture acquittée par un professionnel légalement établi.

Pour plus d'explications, veuillez consulter la rubrique « Indemnisations » sur le site internet de l'AAA.
www.aaa.lu/fr/prestations-cotisations/indemnisations

Définitions, indemnisation et système bonus-malus de l'AAA



Le système bonus-malus vise à inciter les cotisants de l'assurance accident à investir davantage dans la prévention des risques professionnels.

Depuis 2019, le taux de cotisation de base de chaque cotisant peut être diminué ou augmenté via un facteur de multiplication individuel appelé **facteur bonus-malus**.

Pour la détermination de ce **facteur bonus-malus**, il n'est tenu compte **ni des accidents de trajet ni des maladies professionnelles**.

Cependant, les accidents de mission, qui sont quant à eux des accidents du travail, entrent bien en compte dans le calcul du facteur bonus-malus.



Pour plus d'explications, veuillez consulter la rubrique « Bonus-malus » sur le site internet de l'AAA.

www.aaa.lu/bonusmalus

Obligations de l'employeur et du salarié



L'employeur a l'obligation d'assurer la sécurité et la santé des salariés dans tous les aspects liés au travail conformément à l'art. 312-1 du Code du travail. Dans ce contexte, le risque d'accident de mission est un risque professionnel et l'employeur est tenu de prendre toutes les mesures de prévention nécessaires afin de maîtriser ce risque. Les principes généraux de prévention, indiqués dans le Code du travail, s'appliquent pleinement. Si un défaut de mesure de prévention est à l'origine d'un accident de la route, la responsabilité de l'employeur pourra donc être engagée.

Le salarié qui conduit un véhicule est considéré comme tout conducteur sur la voie publique. Le Code de la route prévoit qu'il est pénalement responsable des infractions qu'il commet lors de la conduite du véhicule. C'est donc le salarié qui a l'obligation de respecter les règles du Code de la route et c'est lui qui pourra voir sa responsabilité pénale engagée en cas d'infraction au Code de la route ou s'il est à l'origine d'un accident corporel.

L'accident de trajet doit aussi être déclaré à l'Association d'assurance accident. Contrairement à l'accident de mission, l'accident de trajet ne relève pas du Code du travail, mais est uniquement défini dans le Code de la sécurité sociale, car il n'y a pas de lien de subordination pendant le déplacement domicile/travail. La prévention du risque d'accident de trajet n'est donc pas une obligation légale pour les employeurs, mais il est dans l'intérêt de leurs salariés, et donc de leur entreprise, de prévenir ce risque.

Depuis fin 2024, l'AAA offre la possibilité de **déclarer électroniquement les accidents du travail/de trajet** et les accidents scolaires/périscolaires via la **plateforme MyGuichet.lu [espaces professionnels]**. Bien que la déclaration sur papier reste une option, la nouvelle déclaration en ligne est conçue pour satisfaire aux exigences en matière d'accessibilité numérique.

Comme pour la déclaration d'un accident du travail/de trajet sur papier, la déclaration électronique doit être remplie par l'employeur.

Pour déclarer un accident par voie électronique, il faut d'abord créer un espace professionnel sur MyGuichet.lu. Les modalités pratiques ainsi que des tutoriels sous forme de vidéos pour la mise en place d'un espace professionnel sont disponibles à l'adresse suivante : www.guichet.lu/fr/entreprises/support/aide/myguichet/espace-pro

Liste de contrôle rapide pour les entreprises



Les actions à entreprendre par les entreprises en matière de sécurité routière varient selon que les salariés sont uniquement exposés au risque d'accident de **trajet** ou que l'entreprise demande à ses salariés d'effectuer des déplacements professionnels en **mission**. De même, le fait qu'une entreprise dispose de voitures de service et/ou de société qu'elle met à la disposition de ses salariés entraîne certaines obligations supplémentaires.

Voici une liste de contrôle rapide qui donne un aperçu des actions à réaliser. Les informations contenues dans les sept engagements approfondissent ces différentes thématiques.

Si les salariés sont uniquement exposés au risque d'accident de trajet avec un véhicule privé, l'entreprise peut s'engager à :

- Sensibiliser les salariés au risque routier professionnel ;
- Recenser les déplacements domicile-travail des salariés ;
- Établir un concept de mobilité qui intègre les transports en commun ;
- Faciliter et sécuriser l'usage de la mobilité douce.

Les salariés de leur côté doivent respecter le Code de la route en :

- Adoptant une conduite défensive et en respectant les vitesses ;
- Partant à l'heure afin d'éviter le stress et les retards ;
- Restant concentré sur la route en évitant les distractions ;
- Étant en état de conduire lorsqu'ils prennent la route ;
- Bouclant leur ceinture de sécurité.



Gestion du risque d'accident de **trajet** ou bien aussi du risque d'accident de **mission** ?

Liste de contrôle rapide pour les entreprises



Si les salariés sont exposés au risque d'accident de mission, l'entreprise doit :

- Intégrer le risque routier dans l'analyse des risques de l'entreprise [Code du travail Art. L. 312-2] ;
- Recenser les déplacements en mission [afin de connaître l'exposition au risque].

En fonction du résultat de l'analyse des risques :

- Sensibiliser les salariés au risque routier professionnel ;
- Mettre en place un règlement d'ordre intérieur relatif aux missions ;
- Mettre en place un protocole de communication ;
- Prévoir une formation à la fois suffisante et adéquate ;
- Définir un plan d'actions.

Si l'entreprise dispose de véhicules de service et/ou de société qu'elle met à disposition de ses salariés, l'entreprise doit aussi :

- Assurer un bon état technique des véhicules [veiller notamment aux entretiens, révisions, contrôles techniques et à l'état des pneus ; il s'agit aussi, le cas échéant, de fournir le matériel d'arrimage et autres EPI] ;
- Veiller à ce que les papiers de bord du véhicule soient en ordre [attestation d'assurance, vignette fiscale, certificats de conformité, d'immatriculation, de contrôle technique, etc.] ;
- Tenir un carnet de bord, notamment s'il s'agit de véhicules de société qui sont partagés ;
- Mettre en place un règlement d'ordre intérieur qui définit les règles d'affectation et d'emprunt des véhicules.

Pour remplir ces tâches, il est recommandé de charger une personne, un « gestionnaire de flotte », pour gérer le parc de véhicules de l'entreprise.

01

CEINTURE DE SÉCURITÉ ET LIMITATIONS DE VITESSE

Tolérance zéro

- 1.1 | La ceinture de sécurité
- 1.2 | Le transport d'enfants
- 1.3 | La position au volant
- 1.4 | La distance d'arrêt en fonction de la vitesse
- 1.5 | La vitesse et un comportement adaptés aux conditions météorologiques (pluie, neige, verglas, vent et brouillard)



**VISION
ZER0** RISQUES
ACCIDENTS
MORTS



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

La ceinture de sécurité



Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire et non négociable, même pour de courts trajets.

C'est un réflexe à avoir : pas de démarrage tant que toutes les ceintures n'ont pas été bouclées !

Que ce soit aux places avant ou arrière, tous les occupants du véhicule, enfants comme adultes, doivent porter la ceinture de sécurité.

En cas d'accident à 50 km/h, la force de choc équivaut à une chute du 3^{ème} étage !
Le port de la ceinture de sécurité peut donc sauver des vies.

Sanctions

Le conducteur et tout passager pris en défaut de port de ceinture de sécurité, risque un avertissement taxé de 145 € et le retrait de 2 points de son permis de conduire.

La ceinture de sécurité doit impérativement être bien ajustée et épouser le corps de manière adéquate.

Attention : Les femmes enceintes ne sont pas dispensées du port de la ceinture de sécurité [sauf contre-indication médicale]. La sangle horizontale de la ceinture doit être placée sous le ventre arrondi, contre le bassin. La sangle verticale doit ainsi passer au-dessus du ventre et au milieu de la poitrine.

La ceinture à 3 points

1. La ceinture

doit passer sur l'épaule et non à la base du cou

2. L'appuie-tête

doit presque être à la même hauteur que le sommet de la tête

3. La ceinture

doit appuyer sur les os du bassin et non sur le ventre

Mauvais exemple :



Bon exemple :



La ceinture de sécurité



Saviez-vous que :

- L'airbag ne constitue qu'une protection complémentaire en cas de choc violent et ne peut en aucun cas se substituer au port de la ceinture. Il n'est efficace qu'en combinaison avec une ceinture de sécurité portée de façon réglementaire.
- La ceinture de sécurité est surtout efficace à de faibles et moyennes vitesses. Au-delà d'une certaine force d'impact, le corps humain est de toute manière incapable de résister au choc.
- Les passagers arrière non attachés présentent un danger pour le conducteur et le passager avant. En cas de collision, ils se transforment en de puissants projectiles, ce qui entraîne des conséquences dramatiques non seulement pour eux-mêmes, mais également pour le conducteur et le passager avant.
- En autobus et en autocar, le port de la ceinture de sécurité est obligatoire chaque fois que la place occupée en est équipée.

Quelques conseils :

Pour votre propre sécurité et celle de vos passagers :

- Ne prenez la route que lorsque tous les passagers sont correctement attachés ;
- Habituez-vous à boucler la ceinture de sécurité à chaque trajet, aussi court soit-il (en effet, nombreux sont les accidents qui se produisent à moins de 10 minutes du domicile sur des trajets souvent empruntés) ;
- Vérifiez, si vous vous déplacez en camionnette, en voiture de location ou en minibus, que le véhicule est bien équipé de ceintures de sécurité ;
- Ne transportez pas plus de personnes que le nombre de ceintures disponibles.



Le transport d'enfants



Comme défini par l'art. 93 du Code de la sécurité sociale, le trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire pour déposer ou récupérer l'enfant qui vit en communauté domestique avec l'assuré auprès d'un tiers auquel il est obligé de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle. Il s'agit notamment du passage à la crèche, à l'école ou à la maison relais.

Il est interdit de transporter un enfant de moins de 3 ans sans siège homologué, sauf dans les autobus de ligne et dans les autocars qui ne sont pas équipés de ceintures de sécurité. Le siège homologué doit être installé conformément aux indications du fabricant ; il doit être adapté au poids de l'enfant transporté et lui serrer le corps de manière adéquate dès que le véhicule se trouve en mouvement.

Sanctions

Le conducteur qui transporte de façon non réglementaire un enfant mineur d'une taille inférieure à 150 cm risque un avertissement taxé de 145 € et le retrait de 2 points de son permis de conduire.

- Dans des cas exceptionnels, les enfants de 3 à 17 ans, qui n'ont pas encore atteint la taille de 150 cm ou un poids de 36 kg, peuvent prendre place sur les sièges arrière et porter uniquement la partie abdominale de la ceinture de sécurité (la partie diagonale peut passer derrière le dos).
- S'il n'y a pas assez de systèmes de retenue disponibles, sur les trajets de courte distance, effectués occasionnellement.
- S'il n'y a pas assez de place pour fixer un troisième système de retenue sur la banquette arrière du véhicule pour transporter un troisième enfant.
- Dans les taxis, à défaut d'un dispositif de retenue spécial.



Le transport d'enfants



Pour la sécurité de l'enfant, il est obligatoire d'utiliser un siège adapté à son âge, à sa taille et à son poids.

Âge/taille/poids	À l'avant comme à l'arrière du véhicule
Moins de 3 ans	Dispositif de retenue spéciale (DRE)
De 3 à 17 ans et moins de 150 cm	Dispositif de retenue spéciale (DRE)
De 3 à 17 ans et plus de 150 cm	Ceinture de sécurité
À partir de 18 ans	Ceinture de sécurité

Attention : Un siège sur lequel l'enfant est assis dos à la route est interdit sur le siège passager avant équipé d'un airbag sauf si celui-ci est débranché.

Les « dispositifs de retenue pour enfants » (DRE) englobent les sièges auto, les coques et les rehausseurs. Ils sont destinés à transporter les bébés et les enfants en sécurité dans les véhicules et doivent être homologués suivant le règlement (ECE) No. 44 ou bien selon le nouveau règlement (ECE) No. 129 [i-Size].

Durée de vie et utilisation d'anciens sièges

Certains fabricants indiquent une durée de vie dans leur notice d'utilisation, car les matériaux utilisés deviennent moins résistants avec le temps.

Avant d'utiliser un ancien siège, il faut s'assurer qu'il n'a pas été accidenté et qu'il dispose de toutes les pièces nécessaires, notamment à sa fixation.

Exemples de marques d'homologation

Plage de poids de l'enfant lors de l'utilisation du siège fixé grâce au système Isofix

Pays d'homologation du siège [E₁] Allemagne

Numéro d'homologation

Norme de contrôle utilisée : version 3 du règlement R129



Le transport d'enfants



Comment bien installer un enfant dans son siège-auto ?

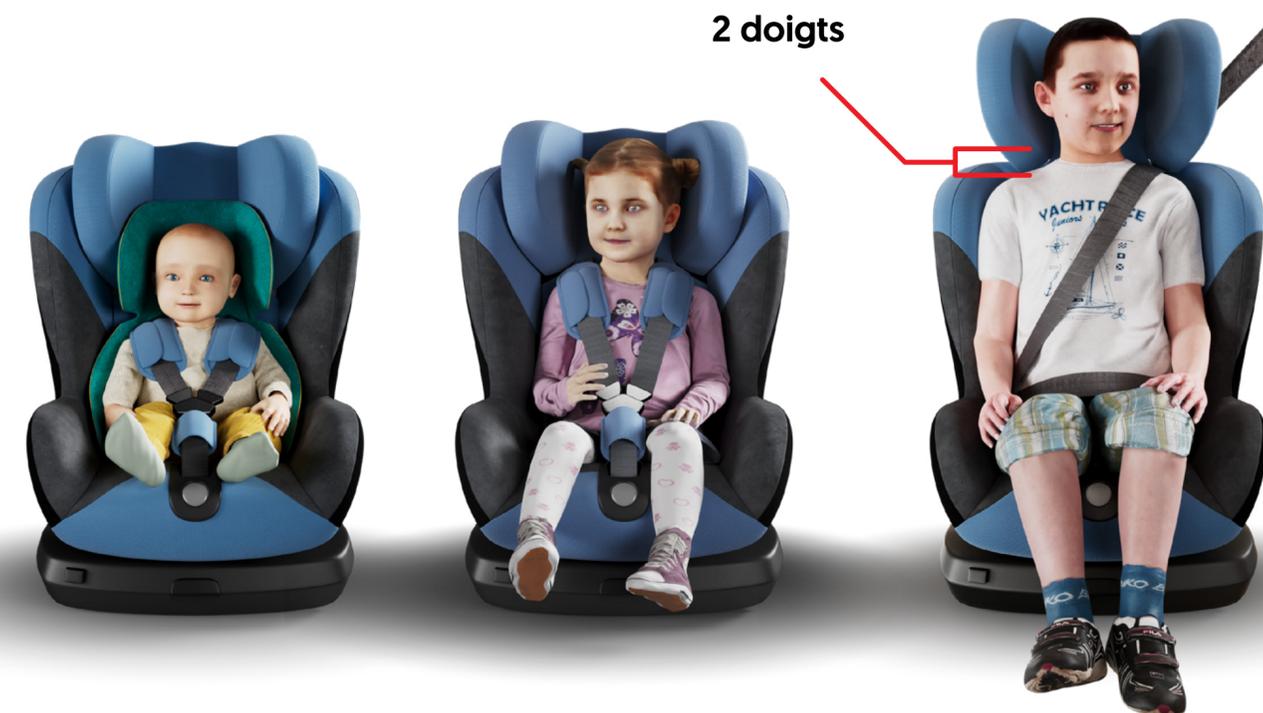
Il faut tout d'abord respecter les consignes d'utilisation du fabricant concernant la fixation du dispositif de retenue pour enfants, qu'il s'agisse d'une attache au moyen de la ceinture de sécurité du véhicule ou bien à l'aide d'un dispositif ISOFIX. Le principe « dos à la route » est la position à adopter dès la naissance et le plus longtemps possible. La réglementation oblige d'ailleurs l'installation des enfants dos à la route jusqu'à ce qu'ils atteignent un poids de 9 kg. Pour les nouveaux modèles homologués selon le règlement R129 (i-Size), les enfants doivent être âgés de plus de 15 mois.

Ensuite, le siège lui-même doit être correctement réglé. C'est particulièrement important pour un siège dit évolutif. Ainsi, les sièges auto homologués pour le groupe 1/2/3, par exemple, sont conçus pour accueillir des enfants pesant entre 9 kg et 36 kg, c'est-à-dire des enfants âgés d'environ 9 mois à 10 ans. Le réglage de la hauteur de l'appuie-tête, la hauteur à laquelle le harnais passe sur les épaules et parfois le réglage de la largeur du dossier n'en sont que quelques exemples. Il est évident que le « réglage de base » du siège doit être ajusté très régulièrement en fonction de l'évolution de la taille de l'enfant.

Il faut laisser approximativement **deux doigts** entre l'épaule de l'enfant et le bas de la tête, comme illustré sur l'image du haut.

Au quotidien, il faut veiller à débarrasser l'enfant de son manteau ou de tout autre vêtement encombrant afin de pouvoir serrer le harnais correctement.

Attention, si vous pouvez passer trois doigts entre l'épaule et le harnais, il peut y avoir un risque d'éjection. Ceci peut aussi être le cas si les sangles sont vrillées, d'où l'importance de **vérifier que les sangles sont bien positionnées à plat sur l'enfant**, comme illustré sur l'image en bas à droite.



à l'envers

à l'endroit



La position au volant



Pour garantir votre sécurité et votre confort, installez-vous correctement derrière le volant. Une mauvaise position peut entraîner des blessures graves lors d'une collision. Réglez et vérifiez successivement les éléments suivants, surtout si d'autres personnes utilisent le même véhicule :

0. Enlevez votre veste et videz vos poches. Les vêtements épais réduisent l'efficacité de la ceinture de sécurité, qui doit être bien ajustée et épouser le corps, comme indiqué précédemment [à la page 20].
1. Veillez à la bonne distance du siège. Les coudes sont à moitié pliés pour faciliter la manœuvre. Lorsque la pédale d'embrayage est complètement enfoncée, la jambe gauche est légèrement pliée.
2. Réglez l'inclinaison du dossier du siège, presque à angle droit. Le dos et les épaules doivent toucher le siège.
3. Ajustez le volant à la bonne hauteur et à la bonne profondeur afin de bien pouvoir utiliser le volant. Tenez-le des deux mains en les plaçant à 9h15.
4. Montez l'appuie-tête à la même hauteur que la tête, qui doit pratiquement reposer sur l'appuie-tête.
5. Positionnez les rétroviseurs intérieur et extérieurs de façon à pouvoir observer la circulation à l'arrière et des deux côtés du véhicule.



La distance d'arrêt en fonction de la vitesse



Excessive ou inadaptée, la vitesse intervient dans un accident mortel sur trois.

Pour rester maître de votre véhicule, adaptez votre vitesse aux conditions de la circulation, aux conditions climatiques, au chargement de votre voiture, à l'état de vos pneus, etc.

Le meilleur moyen d'éviter une collision est de toujours garder une distance de sécurité suffisante par rapport au véhicule qui vous précède. Ainsi, lorsque vous apercevez un danger, vous avez encore le temps de freiner.

La distance d'arrêt

La distance d'arrêt d'un véhicule correspond à la distance parcourue pendant le temps de réaction de son conducteur, à laquelle s'ajoute la distance de freinage.



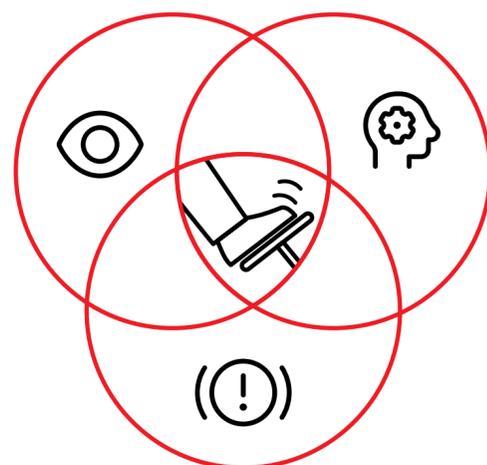
La distance d'arrêt en fonction de la vitesse



Le laps de temps qui s'écoule entre la perception de l'information et le début du freinage s'appelle le **temps de réaction**. Sa durée est estimée à 1 seconde.

Pendant cette seconde :

- L'œil reçoit l'information ;
- L'information est transmise au cerveau ;
- Le cerveau analyse l'information et décide d'agir ;
- Cet ordre est transmis aux muscles.



Si le conducteur est fatigué, alcoolisé, distrait..., son temps de réaction dépasse 1 seconde.

Pendant le temps de réaction, le véhicule continue à la même vitesse et parcourt une distance appelée **distance de réaction**.

La **distance de réaction** dépend de :

- La vitesse ;
- L'état du conducteur.

La distance de réaction peut être raccourcie si le conducteur se tient prêt à freiner dans toute situation de danger potentiel.

Pour calculer la valeur approximative de la distance de réaction, avec un temps de réaction d'une seconde, on peut appliquer la formule approximative suivante :

$$[\text{vitesse} \div 10] \times 3$$

En appliquant cette formule avec par exemple une vitesse de 50 km/h, l'on obtient une distance de réaction de 15m.

$$[50 \text{ km/h} \div 10] \times 3 = 15 \text{ mètres}$$



La distance d'arrêt en fonction de la vitesse



La distance de freinage

À la distance de réaction s'ajoute la distance de freinage, c.-à-d. la distance parcourue entre le moment où commence le freinage et le moment où le véhicule s'arrête.

La distance de freinage augmente proportionnellement au carré de la vitesse.

Si la vitesse est doublée, alors la distance de freinage est quadruplée.

La distance de freinage dépend de :

- La vitesse ;
- Des conditions météorologiques (pluie, neige, verglas...) ;
- L'état de la chaussée (qualité du revêtement...) ;
- La configuration des lieux (montée, descente...) ;
- L'état des pneus et des freins ;
- Dans une moindre mesure, de la masse propre du véhicule et de son chargement.

Attention : La qualité d'un freinage d'urgence dépend également du conducteur.

Pour les véhicules équipés du système ABS (système anti-blocage), qui est obligatoire depuis 2003 pour tous les véhicules neufs, le conducteur doit rapidement retirer le pied droit de l'accélérateur et écraser la pédale de frein de toutes ses forces en tenant le volant fermement.

Il ne faut surtout pas relâcher la pédale de frein si l'on ressent des vibrations qui sont dues au système ABS. Si le véhicule a une boîte de vitesses manuelle, il faut également débrayer en même temps que de freiner.

Pour calculer la distance de freinage approximative, sur route sèche avec de bons pneus et un véhicule en parfait état, appliquez la formule simplifiée :

$$[\text{vitesse} \div 10]^2 \div 2$$

Exemples :

Vitesse	Distance de freinage (m)
30 km/h	4,5 m
50 km/h	12,5 m
70 km/h	24,5 m
90 km/h	40,5 m
100 km/h	50 m
130 km/h	84,5 m



La distance d'arrêt en fonction de la vitesse

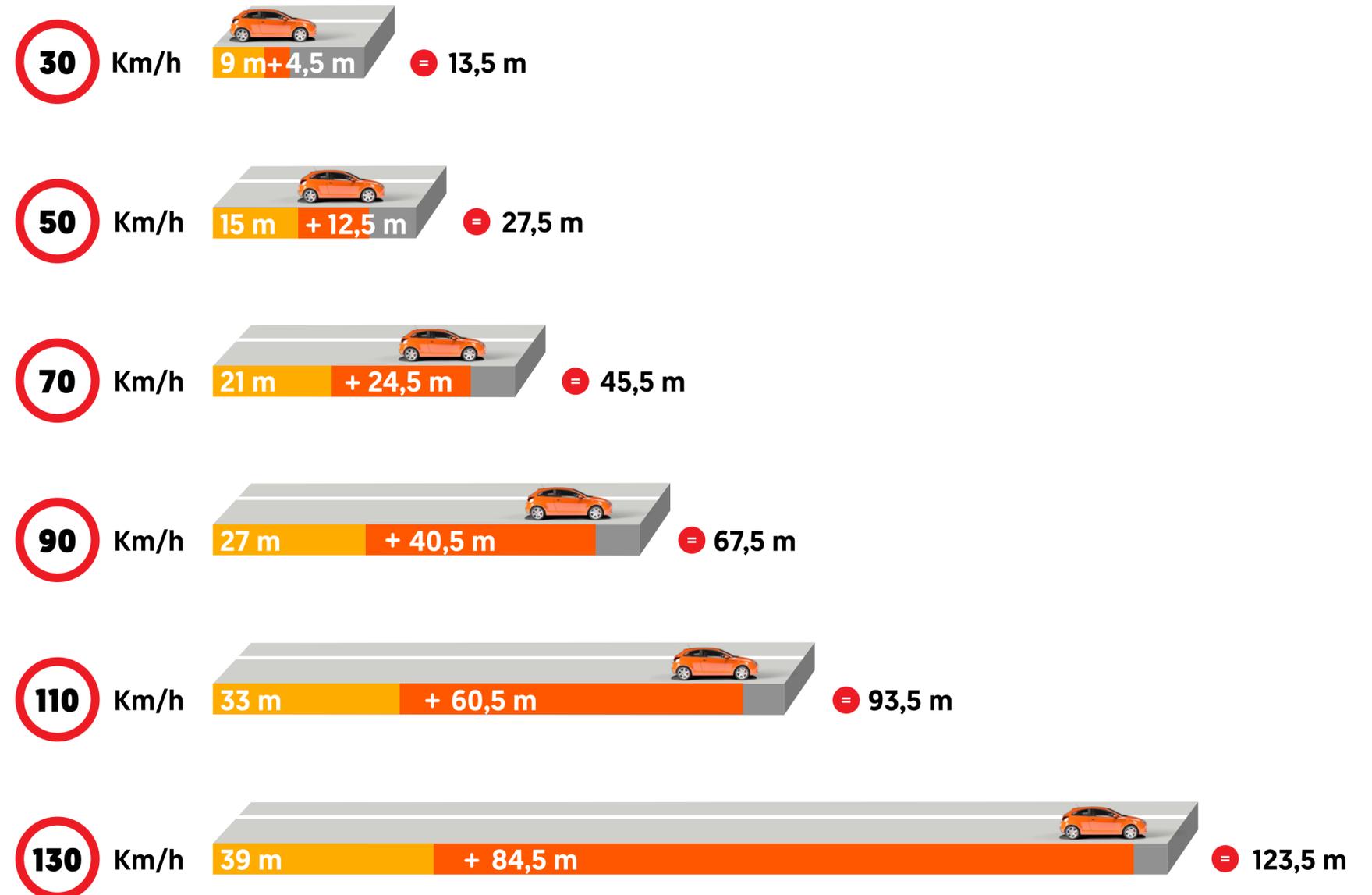


**Distance d'arrêt =
distance de réaction + distance de freinage**

Saviez-vous que plus la vitesse augmente :

- **Plus le champ de vision du conducteur diminue**
À 130 km/h, le champ de vision n'est plus que de 30°, on parle alors de vision en « tunnel ».
- **Plus la distance d'arrêt augmente**
Le temps de réaction du conducteur est incompressible (1 à 2 secondes en moyenne) et la distance de freinage s'allonge.
- **Plus la fatigue s'installe**
Traiter un grand nombre d'informations en un minimum de temps et adapter en permanence sa vision induit un stress important qui entraîne fatigue et perte de vigilance.
- **Plus l'accident est grave**
À 100 km/h contre un obstacle fixe, la force du choc équivaut à une chute de 40 mètres. À cette vitesse et avec une ceinture, les organes internes (cerveau, cœur...) continuent à avancer par inertie et viennent violemment percuter les parois internes du corps. On parle alors de mort propre, car aucune blessure n'est visible de l'extérieur.
- **Plus la consommation de carburant augmente**
À 120 km/h au lieu de 110 km/h sur autoroute, vous augmentez votre consommation de carburant d'1 litre par 100 km.

Distance de réaction + Distance de freinage = Distance d'arrêt



La distance d'arrêt en fonction de la vitesse



Quelques conseils :

- Adaptez constamment votre vitesse à votre environnement (voie de circulation, condition météo, etc.).
- Sur autoroute, maintenez une vitesse constante.
- Les limitations de vitesse sont des maxima à ne pas dépasser, et non des vitesses moyennes de circulation.
- Le Code de la route prévoit en dehors des agglomérations une distance de sécurité correspondant à un temps inter-véhicule d'au moins 2 secondes par rapport au véhicule qui précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est élevée.
- Veillez à maintenir en permanence une distance de sécurité suffisante par rapport au véhicule qui vous précède.
- Utilisez les nouvelles technologies. Certains équipements vous permettent d'éviter les dépassements involontaires de vitesse, comme le limiteur de vitesse, qui vous empêche de dépasser une vitesse préalablement définie (pas plus de 120 km/h par exemple). L'utilisation de cet équipement permet au conducteur de s'adapter aux limitations multiples qui peuvent varier sur un même trajet.
- Entretenez votre véhicule : pneus et plaquettes de freins sont à vérifier régulièrement.



La vitesse et un comportement adaptés aux conditions météorologiques

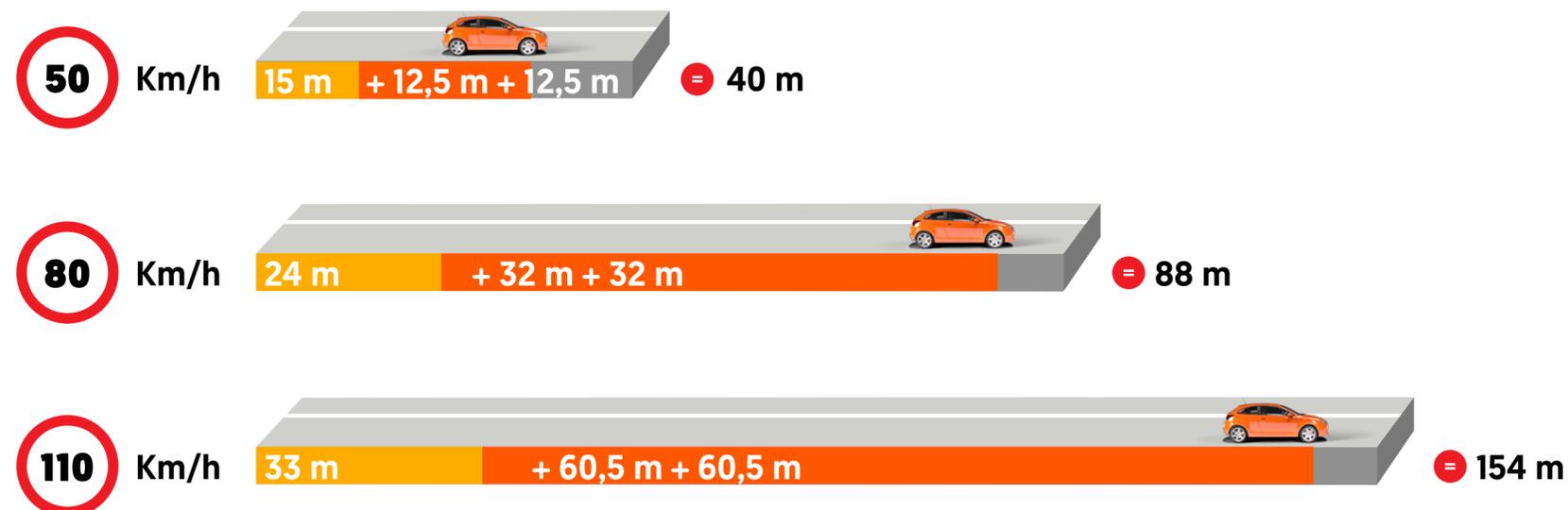


Votre conduite doit toujours être adaptée aux conditions météorologiques. Cela veut dire qu'en cas de pluie, de brouillard, de vent fort, de neige ou de verglas, il faut surtout **réduire la vitesse du véhicule et augmenter la distance de sécurité** entre votre véhicule et celui qui vous précède.

De plus, en cas d'intempéries, les limitations de vitesse autorisées sont revues à la baisse.

La vitesse maximale autorisée sur autoroute au Luxembourg passe de 130 km/h sur une chaussée sèche à 110 km/h par temps de pluie. Il s'agit donc de ralentir !

Sur une route mouillée, la distance de freinage peut passer du simple au double.



La pluie

La pluie réduit l'adhérence des pneus à la chaussée :

- Les distances de freinage s'allongent.
- Le véhicule tient moins bien la route dans les virages.
- Les roues risquent de patiner en cas de démarrage trop brusque.

Quelques conseils lorsqu'il pleut ou que la chaussée est mouillée :

Lorsqu'il pleut ou que la chaussée est mouillée :

- Abaissez votre vitesse pour réduire les distances de freinage et prévenir l'aquaplaning.
- Augmentez la distance de sécurité entre votre véhicule et celui qui vous précède.
- Allumez les feux de croisement.
- Ayez toujours des essuie-glaces en bon état.



La vitesse et un comportement adaptés aux conditions météorologiques



En cas de neige ou de verglas

- Débarrassez les vitres, rétroviseurs, feux et plaques d'immatriculation de toute neige et de givre.
- Enlevez également la neige sur le toit et le capot du véhicule.
- Allumez les feux de croisement.
- Adaptez la vitesse à l'adhérence réduite de la chaussée et augmentez les intervalles de sécurité.
- Évitez les accélérations et les freinages brusques.

En cas de brouillard

- Vous devez être capable d'arrêter votre véhicule dans les limites de la zone de visibilité existante, d'où la nécessité d'adapter la vitesse à une visibilité réduite. Ne roulez pas au-delà de 50 km/h si la visibilité est inférieure à 50 m, y compris sur autoroute.
- Si le véhicule est équipé de feux de brouillard, servez-vous-en et n'oubliez pas de les éteindre dès que le brouillard s'est levé.
- Si vous suivez une voiture, gardez un intervalle de sécurité considérablement augmenté, surtout si vous ne voyez pas au-delà de ce véhicule.
- Lorsque le brouillard est dense, la conduite nécessite une plus grande attention. La fatigue visuelle et cognitive se fait rapidement sentir. Il est utile de faire des pauses plus souvent.
- Ne dépassez pas en cas brouillard : il masque les obstacles et empêche toute appréciation des distances.

En cas de vent

- Pour limiter les effets du vent, réduisez la vitesse et tenez fermement le volant (certains véhicules utilitaires de type camionnette sont légers mais offrent une grande prise au vent, donc prudence !).
- En dépassant un deux-roues, observez un espace latéral plus important pour prévenir d'éventuels écarts de trajectoire que son conducteur peut subir sous l'effet de bourrasques.



La vitesse et un comportement adaptés aux conditions météorologiques



Allumage automatique des feux

De nombreux usagers de la route utilisent un système automatique d'allumage des feux. Cependant, selon les conditions météorologiques, l'allumage automatique des feux peut ne pas fonctionner de manière adéquate.

Ainsi, en cas de brouillard, les feux de brouillard doivent être allumés manuellement. La plupart des systèmes d'allumage automatique ne proposent pas encore d'activation automatique dans ce cas.

De même, à l'aube ou en cas de pluie ou de chute de neige en journée, l'éclairage n'est pas forcément activé par le système automatique, ce qui peut constituer un risque pour la sécurité.

Utilisation des feux de brouillard

Les feux de brouillard avant ne doivent être allumés qu'en cas de brouillard ou de conditions de visibilité similaires, comme en cas de fortes précipitations.

Il en va de même pour les feux arrière de brouillard, qui doivent être allumés lorsque la visibilité est inférieure à 50 mètres, afin de signaler aux autres véhicules que votre véhicule est en route.

Attention : Vous ne devez pas oublier d'éteindre ces feux dès que le brouillard s'est dissipé. Les feux de brouillard arrière doivent également être éteints lorsqu'un autre véhicule vous suit de près.

	Feux de position	Feux de croisement	Feux de route	Feux de brouillard avant	Feux de brouillard arrière
En stationnement lorsque la visibilité est mauvaise	✓				
En localité éclairée		✓			
En localité non éclairée		✓	ou ✓		
Chaussée éclairée [en dehors des localités]		✓			
Chaussée non éclairée		✓	ou ✓		
Pluie		✓		✓*	✓
Neige		✓		✓*	✓
Brouillard		✓		✓	✓

* En cas de forte pluie ou de fortes chutes de neige.



02

ÉTAT DE CONDUIRE

En toute sobriété

- 2.1 | L'alcool
- 2.2 | Les médicaments et les drogues
- 2.3 | Le rôle de l'employeur face à l'alcool, aux médicaments et aux drogues



**VISION
ZER0** RISQUES
ACCIDENTS
MORTS



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

L'alcool



Les risques liés à la consommation d'alcool au travail sont des risques professionnels à part entière. Les obligations de l'employeur et des salariés en matière de sécurité et de santé au travail s'appliquent donc également à ce sujet. Un tiers des accidents mortels de la circulation sont liés à l'alcool, il faut donc agir !

Le Code de la route prévoit d'ailleurs de lourdes sanctions :

Pour un taux d'alcoolémie (‰ = grammes d'alcool par litre de sang)	
supérieur ou égal à 0.5 ‰ et inférieur à 0.8 ‰	contravention grave, avertissement taxé (Police) de 145 € et retrait de 2 points
supérieur ou égal à 0.8 ‰ et inférieur à 1.2 ‰	contravention grave, procès-verbal (tribunal), amende jusqu'à 500 € et retrait de 4 points
supérieur ou égal à 1.2 ‰	délit, procès-verbal (tribunal), amende de 500 à 10.000 €, retrait immédiat du permis et de 6 points ainsi qu'une peine d'emprisonnement de 8 jours à 3 ans

Attention : Dans certains cas, le seuil légal d'alcoolémie est fixé à 0,2 ‰. Cela concerne notamment les candidats au permis de conduire, les conducteurs de moins de 18 ans, les conducteurs en période de stage, les accompagnateurs en conduite accompagnée, ainsi que les chauffeurs professionnels.



Le propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule qui a toléré qu'une personne conduise en état d'ébriété encourt les mêmes sanctions que le conducteur.

Par conséquent, dans le cas où l'employeur est le propriétaire du véhicule, il encourt potentiellement les mêmes sanctions.

Les médicaments et les drogues



L'usage de certains médicaments et de stupéfiants constitue un danger pour la conduite automobile, car leur effet impacte directement le comportement et les réflexes du conducteur. Leur effet peut parfois persister au-delà de 24 heures.

La consommation de ces substances peut altérer les capacités nécessaires à une conduite en toute sécurité, notamment par leur effet thérapeutique ou par d'autres effets indésirables tels que :

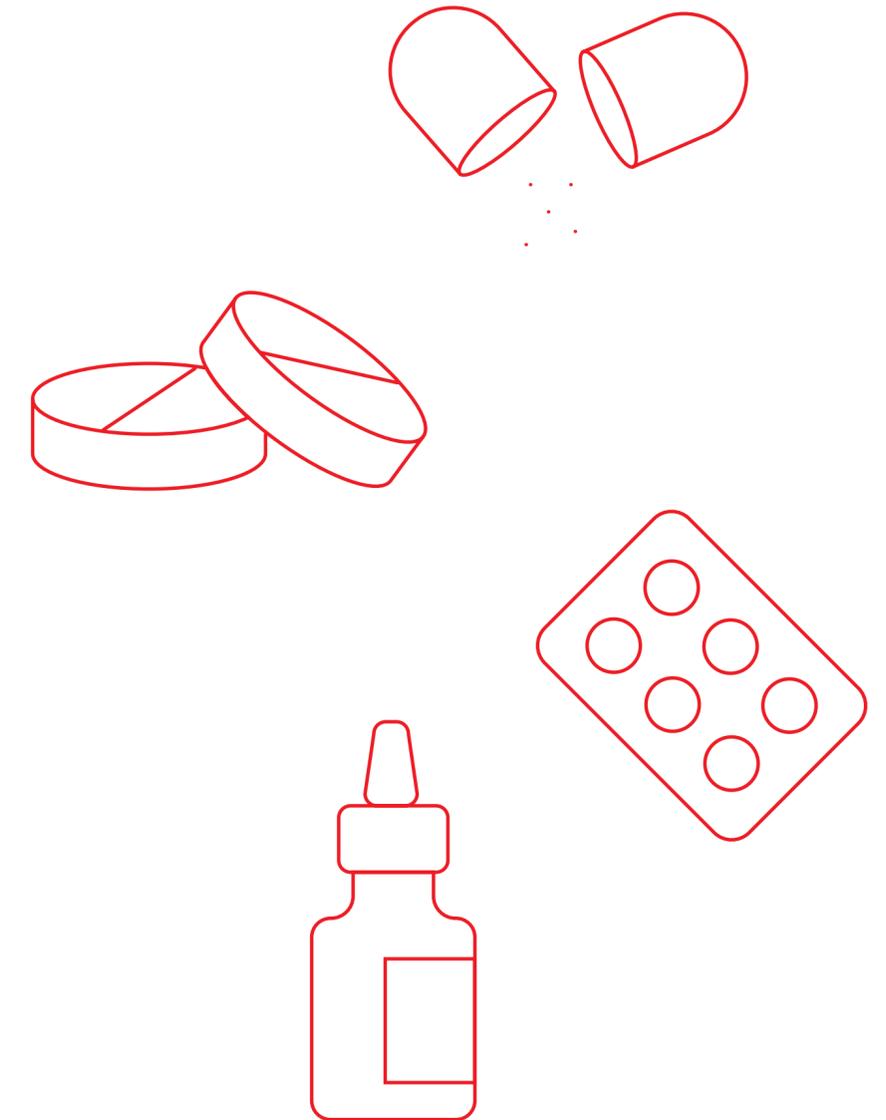
- Effet sédatif (réduction de la vigilance, diminution des réflexes) ;
- Troubles du comportement (perte du sens du danger, agressivité) ;
- Troubles de la perception (troubles de la vue, de l'audition) ;
- Troubles de la coordination (tremblements, mouvements involontaires) ;
- Troubles de la conscience (perte de conscience, hallucinations).

L'effet des médicaments sur la conduite peut être influencé par d'autres facteurs, comme la sensibilité individuelle de chaque personne, la fatigue ou la consommation d'autres substances.

Les **médicaments** qui sont à risques ou qui agissent sur la vigilance sont, entre autres, les somnifères, les tranquillisants, les stimulants, les antihistaminiques (qui traitent les allergies) et certains analgésiques (qui soulagent la douleur).

L'influence de certains médicaments sur la conduite

Une conduite sécuritaire nécessite l'intégrité des fonctions de perception, motrices, cognitives et sensorielles.



Les médicaments et les drogues



Chaque médicament est accompagné d'une notice qui contient des informations importantes, y compris les effets secondaires potentiels et les précautions à prendre. Vérifiez si la notice mentionne des avertissements concernant la conduite.

Pour les médicaments conditionnés en France, le risque est identifié sur leur emballage extérieur, où il se traduit par la présence d'un pictogramme décliné en fonction du niveau de risque du médicament concerné.



Soyez prudent

Ne pas conduire sans avoir lu la notice



Soyez très prudent

Ne pas conduire sans l'avis d'un professionnel de santé



Attention, danger : ne pas conduire

Pour la reprise de la conduite, demandez l'avis d'un médecin

Attention : Si votre médicament a été conditionné dans un autre pays, il peut présenter un risque pour la conduite sans qu'il y en ait mention sur son emballage extérieur. Le risque lié à la conduite automobile est dans tous les cas précisé :

- dans le **résumé des caractéristiques du produit (RCP)**, sous la rubrique « effets sur la capacité de conduire des véhicules ou d'utiliser des machines » ;
- dans la **notice**, sous la rubrique « conducteurs et utilisateurs de machines » où il fait l'objet d'une mise en garde spéciale.

Abordez le sujet de la sécurité au volant avec votre médecin ou votre pharmacien. Mentionnez également les médicaments non prescrits que vous prenez éventuellement en automédication.

L'influence des drogues sur la conduite

La conduite sous l'emprise de stupéfiants constitue **un délit** puni par la loi. Bien que la consommation de cannabis soit autorisée sous certaines conditions, elle peut avoir des conséquences sur la conduite de véhicules ou de machines. Pour cette raison, un taux de THC dans le sang de 1ng/ml constitue une infraction aux dispositions du Code de la route luxembourgeois. Selon la quantité et la fréquence de la consommation de cannabis, l'organisme peut mettre plus de 24 heures après la dernière prise avant de retrouver un taux sanguin inférieur à 1ng/ml de THC.



Le rôle de l'employeur face à l'alcool, aux médicaments et aux drogues



Lorsqu'il s'agit de déplacements en mission, c'est-à-dire effectués dans le cadre de l'activité professionnelle assurée, l'employeur a l'obligation de prescrire à ses salariés une conduite en sobriété et sans substances nocives sur la route. Lorsqu'il s'agit de trajets entre le domicile et le lieu de travail, l'employeur a aussi intérêt à sensibiliser ses salariés à ce sujet.

Pour rappel, l'accident de trajet n'est pas pris en charge par l'AAA, lorsque l'assuré l'a causé ou y a contribué par sa faute lourde.

De plus, les dommages causés par un conducteur qui a consommé des drogues, des stupéfiants, des substances hallucinogènes et/ou des boissons alcoolisées au-delà du seuil légal ne sont en principe pas couverts par les conditions générales des assureurs.

Pour l'alcool, les médicaments et les drogues, voici quelques conseils :

Pour prévenir le risque :

- **Sensibiliser** l'ensemble des salariés aux risques de la consommation d'alcool, de drogues et de certains médicaments à l'aide, par exemple, d'affiches ou bien en organisant un atelier de sensibilisation interne ou externe [service de santé au travail].
- Insérer une **clause d'interdiction** dans le contrat de travail.
- Mettre en place et diffuser un **règlement interne** [précisant entre autres l'attitude que les salariés doivent avoir concernant les substances psychotropes].
- **Former le personnel encadrant** à la gestion de ce risque.

Pour gérer un état à risque :

- **L'employeur doit intervenir** dès que le comportement d'un salarié donne l'impression qu'il n'est manifestement pas capable d'effectuer son travail en toute sécurité pour lui-même ou un tiers. Le salarié est alors à éloigner du poste de travail suivant une procédure interne prédéfinie.
- Pour le salarié renvoyé à la maison, **le retour à domicile** doit être organisé en toute sécurité.
- La personne sous influence d'alcool et/ou de drogue sur le lieu de travail **doit rester à tout moment sous surveillance**, de façon à éviter tout malaise.





03

COMMUNICATION AU VOLANT

Le strict minimum

- 3.1 | Besoin de communication
- 3.2 | Exemple d'un protocole de communication
- 3.3 | Dispositifs de navigation intégrés au véhicule



**VISION
ZER0** RISQUES
ACCIDENTS
MORTS



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Besoin de communication



L'utilisation du téléphone portable en circulation routière représente un défi majeur en matière de prévention des accidents. Téléphoner en conduisant multiplie par 3 le risque d'accident. Envoyer des messages, utiliser des applications ou des médias sociaux le multiplie même par 23, car pour ce faire, le conducteur doit quitter des yeux la route pendant de longues secondes. L'usage du téléphone est responsable de près de 10% des accidents corporels sur la route.

Sanctions

Dans ce contexte, les usagers de la route qui ne se conforment pas au Code de la route s'exposent à :

Un avertissement taxé de 74 €

En cas d'inobservation par le conducteur de l'interdiction de porter un dispositif entravant la bonne perception des bruits de la circulation [Ceci concerne les casques audio et autres écouteurs avec ou sans fil. Par contre, le port d'une oreillette dans une seule oreille est autorisé.]

Une amende de 250 € et le retrait de 4 points du permis de conduire :

- Si l'équipement téléphonique n'est pas fixé solidement dans le véhicule, respectivement s'il n'est pas intégré dans le casque de protection ;
- Si le véhicule n'est pas en stationnement ou en parcage, le conducteur tient en main ou manipule un appareil électronique mobile doté d'un écran [téléphone portable, smartphone, tablettes tactiles, etc.] ;
- Si le véhicule n'est pas en stationnement ou en parcage, le conducteur utilise les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ;
- Si le véhicule n'est pas en stationnement ou en parcage, le conducteur utilise les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin.

Pour plus d'explications, consultez la campagne de sensibilisation « Kuckt op d'Strooss » contre l'utilisation du téléphone portable au volant,

www.transports.lu/fr/campagnes/2024/kuckt-op-d-strooss

ainsi que la FAQ : Gardez les yeux sur la route.

www.transports.lu/fr/support/faq/handy-um-steier-fr

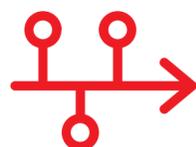


Besoin de communication



Les besoins de communication de l'entreprise lors des déplacements de ses salariés n'ont pas nécessairement un caractère immédiat. L'ensemble des communications peuvent et même doivent attendre, lorsque le conducteur conduit son véhicule. Il existe toutefois quelques astuces simples, afin d'allier la nécessité d'une conduite en toute concentration avec les besoins de communication de l'entreprise et de ses activités.

En voici quelques exemples :



Organisation

Organiser les missions avant de se mettre en route, afin de réduire le besoin en communication.



Concentration

Laisser la messagerie répondre à votre place pour ne perdre aucun appel. Activer le mode « voiture » ou bien « concentration -> conduite » sur votre smartphone ou tablette.



Planification

Planifier des temps d'arrêt pour consulter les messages reçus et effectuer les rappels nécessaires.



Sécurisation

Écouter les messages d'appels à l'arrêt et dans un lieu adapté : parking, place de stationnement, aire de repos, etc. Sur l'autoroute, arrêtez-vous sur les aires aménagées et jamais sur les bandes d'arrêt d'urgence. Même si vous êtes témoin d'un accident, utilisez votre mobile à l'arrêt et en lieu sûr.



Besoin de communication



De nos jours, pratiquement chaque salarié possède un téléphone portable. Il s'agit d'un formidable outil de communication qui peut aussi servir à des communications d'ordre professionnel.

L'employeur doit donc se poser les questions suivantes :

- Est-ce que les salariés sont dotés d'un téléphone portable de l'entreprise ?
- Est-ce que les véhicules de l'entreprise sont équipés de dispositifs de communication intégrés ?
- Y a-t-il des besoins de communication entre l'entreprise et le salarié ou bien entre le salarié et l'entreprise pendant les missions ?
- Est-il envisageable de devoir appeler un salarié sur son trajet vers ou bien depuis l'entreprise ?
[P.ex. un appel avant l'arrivée au bureau, alors que le salarié se trouve encore en route, pour clarifier certains détails d'une réunion planifiée en tout début de journée.]

Si la réponse à l'une de ces questions est « OUI », alors l'employeur a des besoins de communication et il doit, en concertation avec ses salariés, mettre en place des règles de gestion des moyens de communication mobiles et un protocole pour communiquer en toute sécurité.

Le **protocole de communication** doit notamment définir certaines règles d'utilisation du téléphone mobile, afin que son utilisation soit sûre et conforme au Code de la route.

Exemple d'un protocole de communication



L'article L. 312-1 du Code du travail impose à l'employeur d'assurer la sécurité et la santé des salariés dans tous les aspects liés au travail.

Le chef d'entreprise doit donc prendre toutes les mesures de prévention nécessaires pour permettre à ses salariés de se déplacer en toute sécurité pour leur travail. Sa responsabilité peut être engagée, notamment si lors d'un accident, le salarié se trouvait en communication téléphonique avec son entreprise.

Le salarié est quant à lui soumis au respect du Code de la route et engage sa **responsabilité pénale** en tant que conducteur du véhicule.

Pour cette raison

L'employeur s'engage à :

- **Sensibiliser** régulièrement ses salariés aux dangers de l'utilisation du téléphone portable au volant ;
- **Afficher** clairement **l'interdiction de communiquer au volant** que ce soit en usage professionnel ou privé ;
- **Exiger des salariés l'utilisation sur leur portable** du mode « voiture » ou bien « concentration → conduite » pour se prémunir des dangers du téléphone au volant ;
- **Imposer l'utilisation du téléphone exclusivement en stationnement**, dans un lieu adapté (parking, aire de repos) et en toute sécurité.

Le salarié de l'entreprise s'engage à :

- **Participer à la sensibilisation** de l'employeur aux dangers du téléphone au volant ;
- **Utiliser sur ses portables** le mode « voiture » ou bien « concentration → conduite » pour se prémunir des dangers du téléphone au volant ;
- **Organiser les appels professionnels et personnels** et consulter sa messagerie **exclusivement en stationnement**, dans un lieu adapté (parking, aire de repos) et en toute sécurité.

Au cas où l'une des deux parties ne respecte pas un ou plusieurs des engagements liés au protocole de communication, **un processus de dialogue et d'échange devra être engagé**.

Dispositifs de navigation intégrés au véhicule



Le GPS (Global Positioning System) n'est qu'un système d'assistance à la conduite, vous êtes toujours responsable des décisions à prendre.

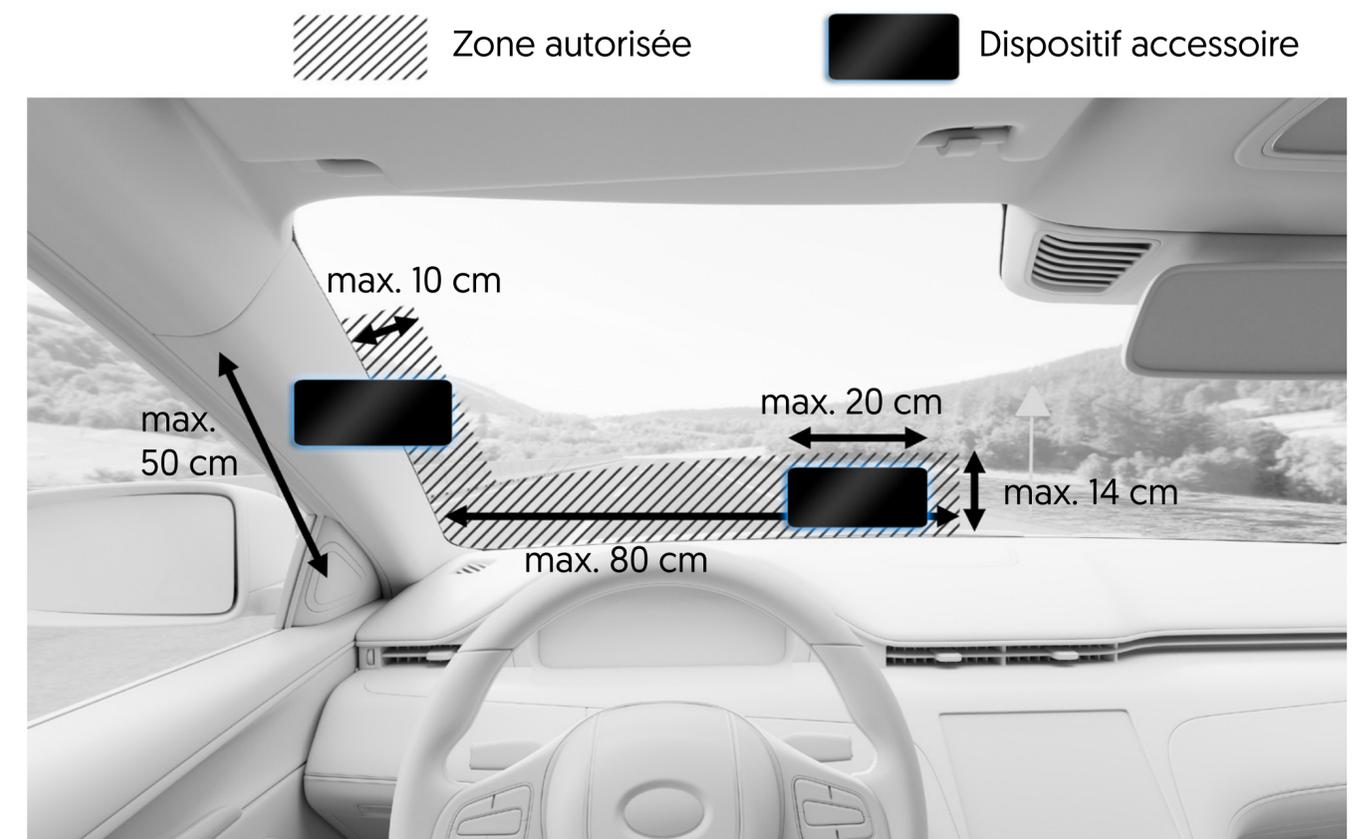
Tout comme le téléphone, le GPS peut être très utile et notamment vous assister lors de la conduite, voire vous éviter des situations de stress, sous condition toutefois de suivre scrupuleusement quelques règles de base.

Que dit la loi ?

Un système de navigation non intégré au véhicule, qu'il s'agisse d'un GPS, d'un téléphone mobile ou d'une tablette, peut restreindre le champ de vision du conducteur, il ne doit donc pas dépasser 20 cm de côté. Il doit en outre être fixé de manière stable sur le tableau de bord, au montant du pare-brise du côté du conducteur ou sur le côté intérieur du pare-brise, de sorte qu'aucune partie du dispositif ne dépasse la zone autorisée telle que représentée sur le graphique ci-après. Les distances sont mesurées parallèlement au pare-brise ; en cas de pare-brise incliné, la distance de 14 cm est mesurée verticalement à partir du tableau de bord.

Quelques conseils :

- Programmez toujours votre GPS avant de prendre la route.
- Si vous devez changer d'itinéraire ou trouver une adresse, arrêtez-vous dans un lieu adapté (parking, place de stationnement, aire de repos...) et pas en double file, ni au feu rouge. Sur l'autoroute, arrêtez-vous sur les aires aménagées et jamais sur les bandes ou places d'arrêt d'urgence.
- Baissez le volume de la radio pour entendre toutes les instructions que donne le GPS.





04

VÉHICULE D'ENTREPRISE ET PRIVÉ

Le bon état technique

- 4.1 | L'acquisition de véhicules adaptés
- 4.2 | Arrimage, EPI et autres équipements
- 4.3 | Véhicule d'entreprise, partagé ou individuel
- 4.4 | Entretien, révision, contrôle technique et pneus
- 4.5 | Gestion des papiers du véhicule et mise en place d'un carnet de bord
- 4.6 | Règlement intérieur relatif à l'utilisation des véhicules de l'entreprise



**VISION
ZER0** RISQUES
ACCIDENTS
MORTS



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

L'acquisition de véhicules adaptés



Voitures de société, de fonction ou de service, voici autant de termes pour désigner des véhicules d'entreprise, qui sont immatriculés au nom d'une personne morale [en principe l'entreprise]. Au Luxembourg, ces véhicules représentent environ 25% des voitures en circulation. Viennent s'y ajouter les véhicules utilitaires légers de type camionnette, fourgon à benne ou bien à plateau de chargement, ainsi que les camions et autobus, pour ne citer qu'eux.

Le véhicule, qui permet de déplacer des équipes, de transporter des charges et du matériel ou de se rendre à des réunions, représente un réel équipement de travail pour l'entreprise. Comme pour chaque équipement de travail, le véhicule devra être adapté à sa future utilisation, mais aussi satisfaire à un certain nombre d'exigences, dont celles de sécurité.

Voici quelques critères pour l'acquisition d'un véhicule d'entreprise :

- La taille du véhicule et son volume de chargement pour être en adéquation avec sa future utilisation ;
- Le nombre de places assises ;
- Le type de carburant et de motorisation [électrique, hybride, diesel, essence, GPL / boîte de vitesses manuelle ou bien automatique] ;
- Les frais d'entretien prévisibles et les possibilités de revente ;
- La masse à vide et la charge utile du véhicule [la masse maximale autorisée conditionne aussi la catégorie de permis nécessaire à la conduite du véhicule] ;
- La hauteur d'accès ainsi que la hauteur libre du véhicule [afin de pouvoir charger et décharger plus facilement et de pouvoir tenir debout si nécessaire] ;
- Le système d'ouverture de l'arrière [hayon ou portes] ;
- L'aménagement intérieur adapté.



L'acquisition de véhicules adaptés



Outre les équipements de base tels que la ceinture de sécurité, l'ABS et l'airbag, dont sont équipés pratiquement tous les véhicules, il existe aussi des équipements de sécurité complémentaires pour améliorer la sécurité et les conditions de travail dont voici quelques exemples :

Pour la sécurité :

- L'adaptation intelligente de la vitesse ;
- Le radar de recul et les autres aides à la manœuvre ;
- Le témoin de surcharge ;
- Les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques ;
- Le système de maintien de la trajectoire et le freinage automatisé ;
- Les technologies de réduction des éventuels angles morts ;
- Les avertisseurs permettant d'éviter les collisions avec des piétons et des cyclistes ;
- Les dispositifs de retenue de charge (p.ex. cloison de séparation entre le volume de chargement et l'habitacle, points d'arrimage, etc.).

Pour les conditions de travail et le confort :

- Aide à la navigation ;
- Une boîte de vitesses automatique ;
- Possibilités de réglages des sièges et du volant ;
- La climatisation et des sièges chauffants.



Arrimage



Lors du chargement de tout véhicule, il est essentiel de veiller à une bonne répartition et à une bonne fixation des charges.

Cette obligation du Code de la route vaut pour tous les véhicules.
Prenons l'exemple d'un ordinateur portable de 3 kg :

Lors d'une collision frontale à 50 km/h, un ordinateur portable de 3 kg aura une force de choc équivalente à 80 kg !

Placez donc vos objets hors de l'habitacle de votre voiture et rangez-les dans le coffre.

Pour les charges plus lourdes ou plus volumineuses, des mesures sont nécessaires pour bloquer, verrouiller ou bien arrimer la charge de manière adéquate. Il en va, outre l'intégrité du chargement, de la sécurité du conducteur et des autres usagers de la route.



L'Association d'assurance accident a d'ailleurs élaboré **plusieurs publications** à ce sujet dont une règlette de calcul d'arrimage et les **brochures « Matériel d'arrimage »** et **« Le vrac sur camion benne »**.

EPI et autres équipements



Le Code de la route luxembourgeois prévoit que le conducteur d'un motorcycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules doit obligatoirement porter un casque de protection homologué. Le port d'autres équipements tels que pantalon, bottes, blouson, gants, etc. est vivement recommandé, bien que le Code de la route ne le rende pas obligatoire.

Pour certains types de véhicules, l'entreprise devra fournir à ses salariés des équipements de protection individuelle (EPI). C'est notamment le cas pour les travaux impliquant le déplacement **à vélo** ou sur des **deux-roues à propulsion mécanique** où l'évaluation des risques devra déterminer la nécessité de fournir un casque de protection et ses caractéristiques, conformément aux dispositions du règlement grand-ducal modifié du 4 novembre 1994 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour l'utilisation par les travailleurs au travail d'équipements de protection individuelle. Le port d'EPI pour signaler visuellement la présence de l'utilisateur est aussi à analyser.

Dans ce contexte, il faut également tenir compte des EPI en relation avec les activités de chargement, de déchargement et d'arrimage. L'évaluation des risques déterminera par exemple la nécessité de porter des gants et/ou des chaussures de protection lors de ces activités.

D'autres équipements liés à la sécurité sont obligatoires dans tout véhicule circulant au Grand-Duché de Luxembourg :

- Triangle avertisseur de danger (obligatoire) ;
- Gilets de sécurité (obligatoire) ;
- Trousse de premiers secours (en fonction de l'analyse des risques) ;
- Gratte-glace, brosse et autres raclettes (le conducteur doit avoir une bonne visibilité sur la route) ;
- Extincteur (au cas par cas, afin de remplir les obligations du Code du travail Art. L. 312-4 et le cas échéant de l'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route).

Attention, pour circuler à l'étranger, d'autres équipements peuvent être obligatoires.
Par exemple, en Allemagne, une trousse de premiers secours est obligatoire.

Si votre véhicule tombe en panne sur une voie de circulation, allumez immédiatement les feux de détresse. Ensuite, tous les passagers doivent enfilez un gilet de sécurité avant de sortir du véhicule pour se mettre en lieu sûr. Placez le triangle de présignalisation à au moins 30 mètres du véhicule en panne. Sur l'autoroute, le triangle de présignalisation n'est pas obligatoire si les feux de détresse sont allumés ; il est donc préférable de se mettre rapidement en lieu sûr derrière la glissière de sécurité.



Véhicule d'entreprise, partagé ou individuel



Pour comprendre ce qui différencie un véhicule de fonction d'un véhicule de service, commençons par une brève définition de ces termes :

Le véhicule de **fonction** est un véhicule de société qui peut être utilisé aussi bien à des fins professionnelles que privées.

Le véhicule de **service** est un véhicule de société réservé à un usage strictement professionnel.

Le véhicule de **fonction** est en principe attribué à un salarié de manière individuelle. Il s'agit assez souvent d'un véhicule de leasing, que le salarié conservera jusqu'à l'expiration du contrat de leasing. Au moyen d'une voiture de fonction, le bénéficiaire peut se rendre au travail, remplir des missions professionnelles et effectuer tous ses déplacements privés.

En matière de sécurité, il est important de définir qui prend en charge les frais d'assurance, de contrôle technique, d'entretien, etc. du véhicule et surtout qui est responsable pour faire effectuer, aux échéances dues, les entretiens et contrôles du véhicule. En pratique, ce sera le plus souvent l'entreprise qui prendra en charge les frais, mais ce sera au salarié, qui bénéficie de l'utilisation du véhicule de fonction, de faire effectuer les entretiens et contrôles nécessaires au maintien du bon état technique du véhicule.

Contrairement au véhicule de fonction, le véhicule de **service** est exclusivement réservé à des missions professionnelles. La voiture peut être attribuée à un seul salarié ou à une flotte commune. Un véhicule de service reste en principe stationné sur le parking de l'entreprise en dehors des heures de travail, mais, avec l'accord de l'employeur, il peut être utilisé pour des trajets entre le domicile et l'entreprise. Le véhicule ne peut pas être utilisé à des fins privées.

En matière de sécurité, l'employeur est responsable de l'état technique du véhicule et il doit en assurer les frais. L'employeur est libre de mettre en place l'organisation adéquate pour répondre à cette obligation. Il peut, par exemple, confier l'entretien des véhicules à certains salariés ou bien à un « gestionnaire de la flotte ». Dans ce cas, il est préférable de définir précisément et par écrit les missions incombant au salarié en matière d'entretien des véhicules.



Entretien, révision, contrôle technique et pneus



Pour éviter les pannes et assurer la sécurité de votre véhicule, vous devez l'entretenir. L'entretien prévisible des véhicules peut être divisé en trois catégories principales : l'entretien courant, l'entretien périodique et le contrôle technique.

L'entretien courant représente les entretiens fréquents et mineurs du véhicule tels que l'ajout de liquide lave-glace ou le maintien de la propreté du véhicule.

L'entretien périodique est effectué par un professionnel selon le plan d'entretien prévu par le constructeur. Le carnet d'entretien du véhicule indique la plupart du temps une périodicité temporelle (par exemple annuelle) et/ou une périodicité kilométrique (par exemple tous les 20.000 km).

Le contrôle technique est réalisé par un organisme de contrôle technique agréé pour les véhicules concernés. Lors de ce contrôle, l'organisme vérifie que le véhicule est en bon état et ne compromet pas la sécurité routière lors de son utilisation.

Aux entretiens et contrôles prévisibles, il faut bien sûr ajouter les éventuelles réparations supplémentaires en cas de panne ou de défaillance du véhicule.



Entretien, révision, contrôle technique et pneus



L'**entretien courant** d'un véhicule comprend un certain nombre de petits contrôles et de réparations qui doivent être effectués fréquemment, par exemple :

- Examiner l'état d'usure et la pression des pneus.
(la plupart des stations-service sont équipées de bornes «AIR» pour permettre de vérifier la pression de vos pneus et de les regonfler.)
- Surveiller les niveaux d'huile moteur, des liquides de freins, de direction assistée, de refroidissement, de lave-glace. Dans la majorité des cas, votre véhicule est équipé de voyants qui signalent toute insuffisance de niveau.
- Vérifier et changer les balais d'essuie-glace.
- Veiller à la propreté du véhicule. La propreté n'est pas simplement un aspect de confort, un véhicule avec des phares, des vitres et un pare-brise propres, à l'intérieur comme à l'extérieur, garantit une bonne visibilité, indispensable à la sécurité. La propreté des deux plaques d'immatriculation du véhicule (à l'avant comme à l'arrière) est aussi indispensable afin de garantir, à tout moment, une parfaite lisibilité de celles-ci.

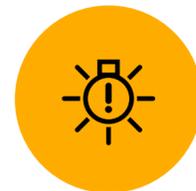
Dans la majorité des cas, votre véhicule est équipé de voyants qui vous alertent en cas de problème.

Dans le cas d'un voyant orange, consultez le manuel de la voiture qui donnera les indications et les consignes de prudence.

Si un voyant rouge s'allume, n'utilisez plus la voiture et faites appel à un service de dépannage.



**Réserve de carburant
atteinte**



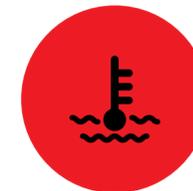
**Une ampoule
est défectueuse**



**Niveau d'huile
moteur insuffisant**



**Niveau de liquide
lave-glace insuffisant**



**Surchauffe du moteur
(liquide de refroidissement)**



**Problème
de frein**



Entretien, révision, contrôle technique et pneus



L'**entretien périodique**, aussi appelé révision du véhicule, doit être effectué par un professionnel selon le plan d'entretien prévu par le constructeur. Le plus important est de respecter les échéances d'entretien, d'où la nécessité d'une bonne organisation. Un véhicule régulièrement entretenu a un risque de panne réduit et aussi de meilleures chances pour passer avec succès le contrôle technique évitant ainsi un contrôle technique complémentaire.

Le **contrôle technique** périodique doit être passé par tous les véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques soumis à l'immatriculation et en circulation au Luxembourg. Ce contrôle est effectué par un organisme de contrôle technique agréé au Luxembourg.

Les échéances pour le contrôle technique des **voitures automobiles** (y compris les voitures autos-écoles et les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg), des **motos** et des **remorques** (masse maximale autorisée comprise entre 750 kg et 3.500 kg) sont les suivantes :

- Pour le **1^{er} contrôle périodique** : **4 ans après la 1^{ère} mise en circulation** du véhicule.
- Pour le **2^e contrôle périodique** : **6 ans après la 1^{ère} mise en circulation** du véhicule.
- **Tous les ans** pour les contrôles périodiques suivants.

Sont soumis au contrôle technique **annuel** :

- Les poids lourds et les remorques de plus de 3.500 kg.
- Les camionnettes.
- Les véhicules destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, immatriculés comme taxis, voitures de location ou ambulances.

Certaines catégories de véhicules immatriculés au Luxembourg ne sont pas soumises au contrôle technique périodique, mais doivent toutefois avoir une vignette de conformité en cours de validité, émise par la Société nationale de circulation automobile (SNCA), pour être mises en circulation.

Outre les contrôles techniques **périodiques**, il existe d'autres motifs qui rendent un contrôle technique obligatoire, ainsi pour les véhicules ayant subi des modifications de leurs caractéristiques techniques, une réparation importante suite à un accident, une transformation ou une réparation du châssis ou encore pour répondre à une convocation spéciale.



Entretien, révision, contrôle technique et pneus



Les documents suivants sont à fournir lors d'un passage au contrôle technique :

- L'attestation d'assurance en cours de validité.
- Le certificat d'immatriculation (seule la partie 1, de couleur grise, est requise comme document de bord).
- La vignette fiscale.
- Le certificat de conformité (pour les véhicules mis en circulation pour la 1ère fois à partir du 1^{er} février 2016).
- Le dernier certificat de contrôle technique (si existant).

L'organisme de contrôle technique est en droit de **refuser l'accès au contrôle technique** en cas de non **présentation des documents** de bord demandés.

Si le véhicule contrôlé est refusé pour une ou plusieurs non conformités par rapport au Code de la route en vigueur, le propriétaire est tenu d'effectuer les réparations ou la remise en conformité du véhicule en question. Dans ce cas, un certificat de contrôle d'une validité de **4 semaines** est émis. Le propriétaire du véhicule est tenu de remédier à ces irrégularités et de se présenter pour un contrôle technique complémentaire dans un délai de 4 semaines.

Durant cette période de 4 semaines, ce certificat couvre le véhicule au Luxembourg pour les trajets :

- Entre le centre de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.
- Entre le centre de contrôle et le siège social ou la résidence du propriétaire ou détenteur du véhicule.
- Entre le siège social ou la résidence du propriétaire ou détenteur du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.

Après réparation des déficiences ou redressement des non conformités, un nouveau certificat de contrôle technique est émis par l'organisme agréé.

Le contrôle technique donne lieu à un **certificat de contrôle technique** délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle, sous réserve qu'aucun problème majeur n'a été détecté.

Il existe une démarche sur www.Guichet.lu pour passer le contrôle technique périodique pour véhicule.





Les pneus

Les pneus assurent la liaison entre le véhicule et la route : ils transmettent les accélérations, le freinage et les changements de direction. La surface de contact avec le sol étant très petite, la qualité du pneu est déterminante pour la tenue de route et donc pour la sécurité.

Il existe principalement trois types de pneus, à savoir les pneus d'été, les pneus d'hiver et les pneus quatre saisons. Viennent s'y ajouter des types plus particuliers comme les pneus « Runflat », les pneus spéciaux pour 4x4 et les pneus cloutés.

Tous les pneus montés sur une voiture ou camionnette doivent être de même type et avoir la même structure, radiale ou diagonale. Les pneus montés sur des roues jumelées doivent en outre avoir le même diamètre extérieur. Le Code de la route accepte toutefois que les pneus soient de différentes marques.

La profondeur minimale des rainures principales sur toute la largeur de la bande de roulement d'un pneu doit être d'au moins 1,6 mm, sauf pour les cyclomoteurs et les véhicules traînés, pour lesquels il faut une profondeur d'au moins 1,0 mm .

Sanctions

Le conducteur qui fait usage sur un véhicule routier d'un ou de plusieurs pneus qui ne présentent pas des rainures principales d'une profondeur suffisante, risque un avertissement taxé de 145 € et le retrait de 2 points de son permis de conduire.

Entretien, révision, contrôle technique et pneus



Les pneus d'hiver constituent un atout en matière de sécurité dès que la température descend en dessous de 7°C. En effet, grâce à des gommages plus performants à basse température et à des profils fortement lamellisés, ces pneus sont plus efficaces sur le verglas et la neige.

Au Grand-Duché de Luxembourg, la conduite d'un véhicule automoteur dans des conditions hivernales n'est autorisée qu'avec des pneus d'hiver réglementaires et montés sur toutes les roues du véhicule. Par conditions hivernales, on entend le verglas, la neige tassée, la neige fondue, les plaques de glace ou de givre sur la voie publique. Les pneus d'hiver doivent porter la mention « M.S. », « M+S », « M&S » ou le « symbole alpin » .

Cette disposition s'applique à tous les conducteurs, sans distinction du pays d'immatriculation du véhicule, et touche donc également les véhicules en transit ou des salariés frontaliers. Pour les poids lourds, les autobus et les autocars, il suffit que les roues de tous les essieux moteurs de ces véhicules soient équipées de pneus d'hiver. Il en est de même pour les motor-homes dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg.

Attention : Lors de vos déplacements à l'étranger, pensez à vérifier les réglementations en vigueur. Dans certaines régions, seuls les pneus portant le symbole alpin peuvent être autorisés comme pneus d'hiver. Ce symbole, également appelé 3PMSF (Three Peak Mountain Snow Flake), identifie les véritables pneus d'hiver et n'est généralement pas présent sur les pneus quatre saisons.

Sanctions

Le conducteur qui conduit un véhicule automoteur sur la voie publique, en conditions hivernales, sans pneus réglementaires, risque un avertissement taxé de 74€ et l'immobilisation sur place de son véhicule.

Le montage des pneus présentant le profil le plus profond doit toujours se faire sur l'essieu arrière et ce indépendamment du mode de traction du véhicule (traction avant, à propulsion arrière ou à quatre roues motrices). Certains pneus ont un sens de rotation obligatoire. Lors d'un changement de pneus, ce sens de rotation doit être respecté.

Même si la loi n'impose qu'un profil minimum de 1,6 mm, il est déconseillé de monter un pneu d'hiver ayant un profil inférieur à 4 mm ou un pneu d'été ayant un profil inférieur à 3 mm. En dessous de cette limite, le pneu perd de son efficacité. À titre d'information, un pneu d'hiver à l'état neuf a normalement un profil d'une profondeur de 8 mm.



Entretien, révision, contrôle technique et pneus



L'âge d'un pneu peut être déterminé grâce au code DOT figurant sur son flanc. Dans l'exemple ci-dessous, les chiffres «0825» indiquent que le pneu a été fabriqué la 8^{ème} semaine de l'année 2025. Cette information est importante, car la gomme du pneu durcit avec l'âge et l'adhérence du pneu au sol en souffre. Pour cette raison, il faut absolument éviter d'utiliser des pneus âgés de plus de 6 ans.

La qualité d'un pneu se dégrade même si le pneu n'est pas utilisé. La longévité optimale d'un pneu est seulement assurée si l'on surveille son état. S'il présente une déchirure ou une hernie sur le flanc, remplacez-le sans tarder.

Run Flat : terme utilisé pour désigner les pneus capables de rouler à plat

Nom du fabricant



Largeur du pneu en mm.

Le rapport hauteur/largeur du pneu en pourcentage. Ici la hauteur du flanc correspond à 55 % de 205 mm.

Type de pneu : R signifie pneu radial

Diamètre de la jante en pouces (1 pouce = 25,4 mm)

Indice de vitesse maximale du pneu. Par exemple : V signifie 240 km/h

Marqués M+S (Mud+Snow)

Indice de capacité de charge par pneu, par exemple 91 = 615 kg

Marque ECE pour la norme européenne

Le «symbole alpin» indique que le pneu est adapté à l'hiver

Tubeless = sans chambre à air. Tube type = avec chambre à air.

Date de fabrication du pneu



Entretien, révision, contrôle technique et pneus



La **pression des pneus** doit être régulièrement contrôlée à froid [au moins une fois par mois et avant chaque long trajet]. Suivez les recommandations du constructeur du véhicule. Après chaque vérification de pression, assurez-vous du bon état des bouchons de valve et repositionnez-les correctement. N'oubliez pas de vérifier également la pression de la roue de secours.

								
	1 bar kg/cm ²	psi	1 bar kg/cm ²	psi	1 bar kg/cm ²	psi	1 bar kg/cm ²	psi
205/55 R16 91 V	2,0	29	2,3	33	2,4	35	2,7	39
225/45 R17 91 V	2,0	29	2,3	33	2,4	35	2,7	39
225/40 R18 91 W	2,3	33	2,6	38	2,6	38	2,9	42

1 bar = 100 kPA

Exemple de tableau de pressions de gonflage des pneus



Pression normale

Pression insuffisante

Pression excessive

Entretien, révision, contrôle technique et pneus



À partir du 1^{er} mai 2021, le règlement européen (UE) 2020/740 établit un cadre pour la fourniture d'informations harmonisées sur les paramètres des pneus par le biais de l'étiquetage, afin de permettre aux utilisateurs finaux de faire un choix avisé lors de l'achat de pneus, dans le but d'accroître la sécurité, la protection de la santé et l'efficacité économique et environnementale du transport routier.

Cet étiquetage apporte, par exemple, certaines modifications au niveau des classes de l'adhérence sur sol mouillé ainsi que certains ajouts comme des pictogrammes indiquant si le pneu est destiné à être utilisé dans des conditions de neige et/ou de verglas, aidant l'utilisateur final à identifier et acheter des pneumatiques spécialement conçus pour les zones aux conditions hivernales.

Nom du fournisseur

Les dimensions du pneu, l'indice de capacité de charge et le symbole de catégorie de vitesse

La classe de l'efficacité en carburant

Le pictogramme, la valeur et la classe de performance pour le bruit de roulement externe



Code QR

Le type de pneumatique

La classe de pneumatique

La classe de l'adhérence sur sol mouillé

Le pictogramme d'adhérence sur le verglas

Le pictogramme d'adhérence sur la neige



Gestion des papiers du véhicule et mise en place d'un carnet de bord



La gestion des papiers du véhicule et des autres documents nécessaires est une tâche à part entière qui incombe à l'entreprise.

Parmi les documents de bord, qui doivent toujours se trouver à bord du véhicule, il faut citer :

- Le permis de conduire du conducteur correspondant à la bonne catégorie ;
- Le certificat de conformité (pour les véhicules immatriculés pour la première fois après le 01.02.2016) ;
- Le certificat d'immatriculation (seule la partie 1, de couleur grise, est requise comme document de bord) ;
- Le certificat d'assurance (responsabilité civile automobile) en cours de validité ;
- La vignette fiscale ;
- Le certificat de contrôle technique ;
- Un constat amiable (fortement recommandé).

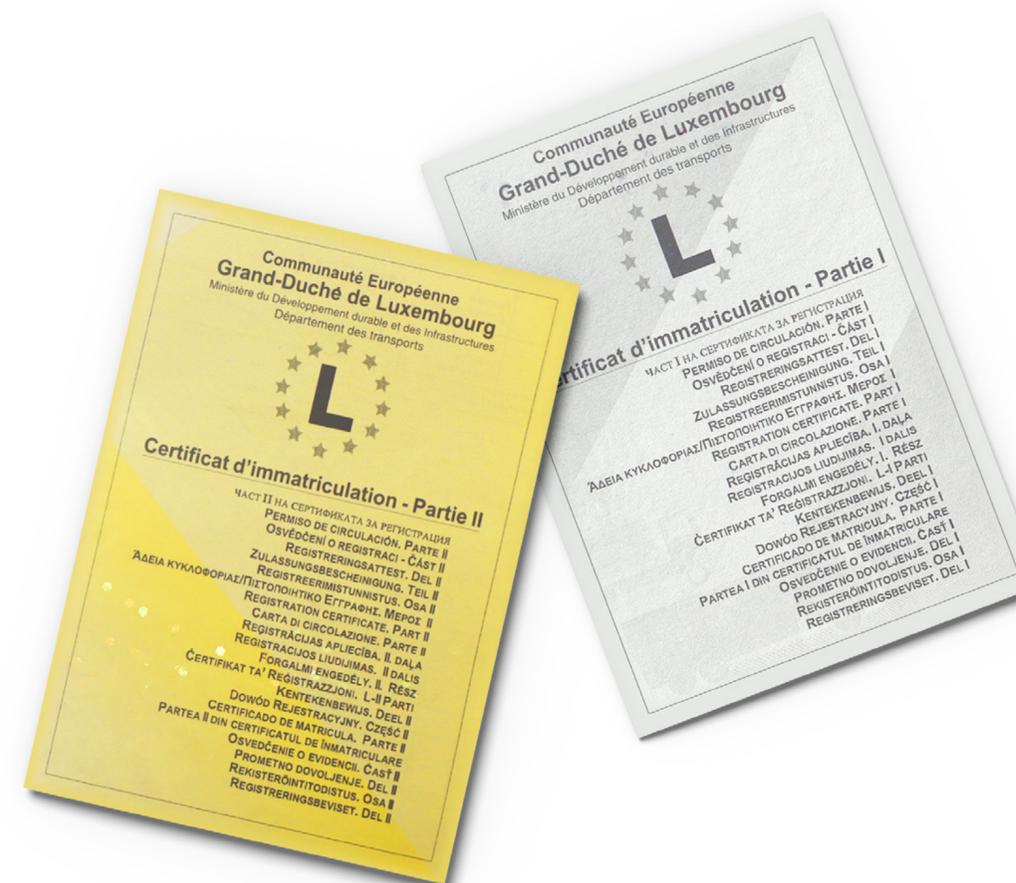
Outre les documents de bord, certains documents sont à conserver au sein de l'entreprise. Il s'agit notamment :

- D'une copie des permis de conduire de toutes les personnes qui conduisent les véhicules de l'entreprise ;
- Des carnets d'entretien et/ou autres documents relatifs à l'entretien des véhicules ;
- Du certificat d'immatriculation (la partie 2, de couleur jaune) ;
- D'une copie des certificats d'assurance (RC Auto).

Pour les conducteurs professionnels ainsi que pour le secteur des transports routiers, d'autres documents peuvent être nécessaires.

En voici quelques exemples :

- Les documents liés aux transports de marchandises et aux transports particuliers ;
- Les documents douaniers pour l'import/export ;
- Les documents et éléments pour la justification des temps de conduite et de repos ;
- Les documents de formation spécifique aux professionnels (Code95 et ADR accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route).



Gestion des papiers du véhicule et mise en place d'un carnet de bord



Le suivi des trajets est essentiel si les véhicules de société sont utilisés par plusieurs salariés. En effet, en cas d'infraction constatée par exemple par un radar automatique, il existe une obligation de désigner le conducteur. Cette obligation incombe au propriétaire, au détenteur ou au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier en question.

Si le véhicule est immatriculé au nom d'une personne morale (entreprise, société civile, association), c'est au représentant légal de cette personne morale qu'incombe la responsabilité pécuniaire. Lorsqu'il est informé par courrier qu'il est redevable d'un avertissement taxé, l'employeur dispose d'un délai pour contester être l'auteur de l'infraction et dénoncer le salarié qui conduisait le véhicule au moment où l'infraction a été commise.

Sanctions

Le fait de ne pas satisfaire à cette obligation de dénonciation est puni d'une amende de 1.000 à 10.000 €.

Il est donc nécessaire de mettre en place un carnet de bord qui doit être tenu à jour par les salariés qui conduisent des véhicules de l'entreprise et dont voici un exemple :

Carnet de bord et suivi des déplacements								
Marque :		Modèle :		Numéro de plaque d'immatriculation :				
Kilométrage au début de la période :		Km		à la date du 1 ^{er} janvier :				
Kilométrage à la fin de la période :		Km		à la date du 31 décembre :				
Nom du conducteur	Date et heure	Kilométrage		Kilométrage parcourus	Déplacement		But du déplacement	Itinéraire
		au départ	à l'arrivée		Prof.	Privé		
				Sommes :				

Note : La mise en place d'un carnet de bord est également sollicitée par l'Administration des contributions directes, dans le cas de mise à disposition à titre gratuit ou à prix réduit d'une voiture de service que le salarié peut utiliser pour ses besoins privés.

Règlement intérieur relatif à l'utilisation des véhicules de l'entreprise



Lors de l'élaboration ou de la modification du règlement intérieur relatif à l'utilisation des véhicules, l'employeur doit impliquer la délégation du personnel, pour autant qu'elle existe dans l'entreprise. Le règlement intérieur relatif à l'utilisation des véhicules, tout comme le protocole de communication, peuvent également être intégrés sous forme de chapitre au règlement d'ordre intérieur de l'entreprise.

Dans les entreprises de moins de 150 salariés, l'employeur doit informer et consulter la délégation du personnel afin qu'elle puisse donner son avis sur l'élaboration ou la modification du règlement intérieur relatif à l'utilisation des véhicules.

Dans les entreprises de plus de 150 salariés, l'établissement ou la modification du règlement intérieur relatif à l'utilisation des véhicules doit faire l'objet d'un accord entre l'employeur et la délégation du personnel.

À titre d'exemples, voici les conditions et les sujets qui devraient être traités dans le règlement intérieur d'utilisation des véhicules de l'entreprise.

1. Conditions préalables à l'affectation des véhicules

- L'attribution des véhicules doit être précédée d'une vérification de la capacité du salarié à conduire la catégorie du véhicule concerné (permis de conduire en cours de validité).
- En cas de perte totale de points ou de suspension du permis de conduire, même si cela se produit dans le cadre de la conduite d'un véhicule personnel, le salarié doit en informer l'employeur dans les meilleurs délais. Il en va de même pour les problèmes de santé (vertiges, épilepsie, etc.) ou pour le cas de prise de médicaments interdisant la conduite d'un véhicule.

2. Conditions d'affectation des véhicules

- Il s'agit principalement de définir quels salariés ont le droit de conduire les différents véhicules et d'organiser la gestion des clés des véhicules.
- Il faut aussi déterminer si l'utilisation est strictement limitée à des fins professionnelles ou si elle s'étend à des fins privées et en spécifier les conditions.



Règlement intérieur relatif à l'utilisation des véhicules de l'entreprise



3. Les papiers de bord du véhicule

Chaque véhicule est muni d'une pochette, située dans la boîte à gants et comprenant :

- Le certificat de conformité [pour les véhicules immatriculés pour la première fois après le 01.02.2016] ;
- Le certificat d'immatriculation [seule la partie 1, de couleur grise, est requise comme document de bord] ;
- L'attestation d'assurance en cours de validité ;
- La vignette fiscale ;
- Le certificat de contrôle technique ;
- Un constat amiable [constat européen d'accident].

En option :

- Le carnet de bord pour le suivi des déplacements [le carnet de bord peut aussi rester dans l'entreprise] ;
- Une carte carburant et/ou une carte pour le lavage du véhicule.

Chaque utilisateur d'un véhicule de service doit s'assurer de la présence de ces documents.

En cas de perte, l'utilisateur doit immédiatement prévenir son responsable [gestionnaire de la flotte].

4. Modalités d'emprunt

Les modalités d'emprunt d'un véhicule de l'entreprise comprennent, par exemple, des dispositions relatives à :

- La réservation des véhicules ;
- L'enlèvement et le retour du véhicule ;
- La vérification du véhicule avant le départ et au signalement de défaut ;
- L'utilisation du carnet de bord ;
- Les entretiens courants relevant du conducteur ;
- Les consignes de chargement des batteries et/ou d'approvisionnement en carburant.



Règlement intérieur relatif à l'utilisation des véhicules de l'entreprise



5. Respect du Code de la route et des règles de sécurité et d'hygiène

Exemple de texte :

- Les dispositions du Code de la route s'appliquent dans leur ensemble aux salariés qui utilisent les véhicules de l'entreprise. Le conducteur est personnellement responsable des infractions routières qu'il commet en conduisant un véhicule de l'entreprise. Il doit donc s'acquitter lui-même des avertissements taxés et des sanctions qui lui sont infligées, y compris les amendes de stationnement.
- Il est interdit de fumer dans les véhicules de service.
- Le salarié doit rendre le véhicule en état de propreté et d'hygiène intérieur et extérieur satisfaisant. (Dans ce contexte, il peut être utile de préciser s'il est autorisé à boire et/ou à manger dans les véhicules, si une « carte de lavage » ou une autre possibilité est mise à disposition par l'employeur).

6. Modalités de déclaration de sinistre

- En cas d'accident avec un véhicule de l'entreprise, impliquant plusieurs parties, le salarié doit remplir un constat amiable. Si le salarié se trouve dans l'incapacité de le faire, il demandera l'aide des services de Police (113). Si le salarié est en désaccord avec l'un des points du tiers, il doit absolument le préciser dans la rubrique « Observations » du constat amiable.
- Tout salarié, victime d'un accident du travail/de trajet, doit en aviser immédiatement son employeur.



05

DÉPLACEMENTS POUR L'ENTREPRISE

Organisation et respect des temps de repos

- 5.1 | Mesurer l'accidentologie
- 5.2 | Recenser les déplacements domicile-travail et, le cas échéant, ceux en mission
- 5.3 | Établir un concept de mobilité qui intègre les transports en commun
- 5.4 | Le covoiturage
- 5.5 | La fatigue et les effets du stress sur la conduite



**VISION
ZER0** RISQUES
ACCIDENTS
MORTS



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Mesurer l'accidentologie



Pour élaborer un plan d'action et de prévention routière, il est indispensable de bien cerner le risque routier dans l'entreprise. Pour ce faire, il est recommandé de mesurer l'accidentologie, de recenser les déplacements et d'en analyser l'organisation.

L'analyse de l'accidentologie consiste à répertorier tous les accidents de mission et de trajet. Il convient de préciser si ces accidents de la route ont entraîné des dommages corporels ou uniquement des dégâts matériels. L'objectif de cette analyse est de rassembler des données souvent dispersées dans différents services de l'entreprise et d'effectuer des comparaisons dans le temps.

Voici un exemple de tableau permettant une première analyse :

	Année n-2	Année n-1	Année n
Nombre de déclarations d'accidents du travail / de trajet transmises à l'AAA			
Nombre d'accidents de trajet			
Nombre d'accidents de mission			
Nombre total de journées d'arrêt de travail dues aux accidents professionnels de la circulation			

Pour compléter l'analyse de l'accidentologie, il importe d'identifier les facteurs de risque associés aux situations de conduite. La recherche des causes des accidents permettra de compléter l'orientation d'un plan de prévention des accidents de la route. La collecte d'informations portera par exemple sur :

- Le nombre de personnes et de véhicules impliqués.
- Le lieu de l'accident.
- La manœuvre ayant entraîné l'accident.
- Les conditions météorologiques.
- L'état du véhicule.

Recenser les déplacements domicile-travail et, le cas échéant, ceux en mission



La première étape consiste à recenser les véhicules utilisés pour effectuer des missions et à en évaluer le kilométrage. Le kilométrage annuel moyen par salarié qui résulte de cette analyse est un indicateur du degré d'exposition des salariés au risque professionnel de la circulation.

Fonction	Type de véhicule *	Kilométrage annuel moyen par véhicule du même type *	Kilométrage annuel moyen par salarié dans cette fonction
Technicien (gère plusieurs chantiers)	break	40.000 km/an	40.000 km/an
Chef de chantier	camionnette de chantier	15.000 km/an	15.000 km/an
Ouvrier (passager dans la camionnette du chef de chantier)	-	-	15.000 km/an
Commercial (1 voiture pour 2 commerciaux)	citadine	20.000 km/an	10.000 km/an

* Ces informations sont normalement reprises dans le carnet de bord des véhicules, comme présenté au chapitre 4.5

Pour recenser les déplacements domicile-travail, qui doivent inclure les déplacements éventuels pour la pause déjeuner, il convient de demander aux salariés, par exemple via un questionnaire, par quels modes de transport ils effectuent ces trajets. Le questionnaire peut être plus détaillé et inclure des questions sur le temps et les horaires des trajets, ainsi que des questions spécifiques aux modes de transport utilisés. Le questionnaire peut par exemple servir à mesurer l'intérêt des salariés à participer au covoiturage.

Salarié	Code postal/localité du lieu de résidence (domicile)	Nombre de kilomètres entre le domicile et le lieu de travail	Modes de transport qui sont habituellement utilisés
XY	Bertrange	10	Uniquement en voiture
XX	Luxembourg	4	En bus nr. [...] et une fois par semaine à vélo
YY	Pétange	30	En voiture du domicile jusqu'à la gare [...] puis en train
ZZ	Dielkirch	40	3 fois par semaine en voiture et 2 fois en bus

Établir un concept de mobilité qui intègre les transports en commun



L'analyse de l'accidentologie et le recensement des déplacements vise à élaborer un concept de mobilité cohérent permettant de réduire et d'optimiser les déplacements tout en les rendant plus sûrs.

Quels sont donc les leviers d'action pour réduire le risque professionnel de la circulation ?

1. Éviter les déplacements → éliminer le risque (télétravail, visioconférences)
2. Réduire les déplacements → réduire l'exposition au risque (organisation des déplacements, feuilles de route)
3. Utiliser des moyens de transport plus sûrs → minimiser la probabilité du risque (notamment les transports en commun)

Dans le cadre de la gestion du risque professionnel de la circulation, éviter d'effectuer un trajet élimine évidemment ce risque tandis que réduire le nombre de kilomètres à parcourir par une meilleure organisation des déplacements diminue l'exposition à ce risque.

En comparant la sécurité de différents moyens de transport terrestres rapportée au nombre de tués pour 1 milliard de kilomètres parcourus, il ressort que le bus est environ 15 fois plus sûr que la voiture. Le train, quant à lui, est jusqu'à 100 fois plus sûr que la voiture. Ce simple constat révèle tout l'effet bénéfique que peut avoir l'utilisation des transports en commun pour améliorer la sécurité des déplacements.



15 fois plus sûr



100 fois plus sûr

Pour vous aider à élaborer un concept de mobilité d'entreprise, consultez le site www.mconcept.lu

Le covoiturage



Outre les avantages économiques, écologiques et conviviaux évidents, le covoiturage présente des bénéfices certains en termes de sécurité routière.

Le covoiturage, c'est tout d'abord une pratique qui réduit le nombre de voitures sur la route et contribue à diminuer la densité du trafic. Il en résulte une circulation plus fluide et moins stressante due à une moindre prise de risques et à une réduction d'accidents potentiels sur la route.

Alors que la somnolence et la fatigue augmentent par 8 le risque d'accident, le covoiturage peut être un moyen efficace pour limiter le risque d'endormissement au volant. Il permet aux passagers de se relayer au volant, respectivement de laisser conduire la personne la plus reposée. Des études montrent qu'une majorité de personnes trouvent qu'une compagnie dans l'habitacle les aide à rester pleinement éveillées.

Le covoiturage, c'est aussi transporter ses passagers en toute sécurité. Les conducteurs prennent en moyenne moins de risques lorsqu'ils sont accompagnés que lorsqu'ils sont seuls à bord. En psychologie des risques, la crainte du jugement du collègue pousse le conducteur à adopter une conduite souple et conforme au Code de la route. Les largesses qu'un conducteur peut parfois s'accorder en conduisant seul se retrouvent largement nuancées en compagnie d'autres passagers.

Finalement, il semble logique que deux personnes assises à l'avant soient plus attentives en cas d'événements dangereux et imprévus tels qu'une personne qui traverse soudainement la route ou une voiture qui freine brusquement. L'avertissement d'un danger par un passager permet d'économiser de précieuses millisecondes de temps de réaction dans de telles situations.

Choisissez donc un covoitureur fiable et responsable !



Le panneau ci-dessus indique une voie conseillée pour véhicules en covoiturage. Les conducteurs en covoiturage ne sont pas obligés d'emprunter cette voie. Le chiffre indique le nombre minimal d'occupants requis pour qu'un véhicule soit considéré comme étant en covoiturage. Dans ce cas, il s'agit d'un minimum de 2 personnes.

La fatigue et les effets du stress sur la conduite



La fatigue

La fatigue au volant est la cause d'un accident sur trois sur autoroute et doit donc être prise très au sérieux.

Selon les statistiques internationales, entre 20 et 30 % des accidents professionnels de la circulation sont liés à des problèmes de somnolence. Le manque de sommeil, les perturbations du rythme circadien liées au travail de nuit et la somnolence diurne liée à un syndrome d'apnée du sommeil en sont les principales causes. La fatigue est source d'accidents surtout lors de longs trajets sur des routes monotones, qui ne sollicitent pas l'attention soutenue du conducteur.

Quelques conseils :

- Veillez à dormir dans de bonnes conditions (sans bruit, sans lumière, chambre bien aérée).
- Mangez léger et buvez suffisamment d'eau avant de prendre la route.
- Veillez à toujours avoir une bonne aération et une température ambiante dans l'habitacle (il ne faut avoir ni trop chaud ni trop froid).
- Faites des pauses actives régulières au moins toutes les 2 heures (marcher, s'étendre).
- Au moindre signe de somnolence, cherchez un endroit sûr où vous reposer.

Le stress

Qu'est-ce que le stress ?

Selon l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), le stress est un état d'inquiétude ou de tension mentale causé par une situation difficile. Il s'agit d'une réponse humaine naturelle qui nous incite à relever les défis et à faire face aux menaces auxquelles nous sommes confrontés dans notre vie. Chacun éprouve du stress dans une certaine mesure. Toutefois, la façon dont nous réagissons face au stress impacte fortement notre bien-être général.

Le stress au travail peut-il avoir des effets négatifs sur la conduite ?

S'il est difficile d'établir un lien de cause à effet précis entre des générateurs de stress et un accident de la route, il est cependant indéniable qu'un excès de stress au volant augmente les risques d'incident ou d'accident de la route parce qu'il influence directement sur le comportement du conducteur et sur sa capacité à traiter l'information.

La fatigue et les effets du stress sur la conduite



Quels sont les facteurs générateurs de stress, spécifiques à la situation de conduite d'un véhicule ?

Les facteurs ont trait entre autres aux aspects suivants :

- Conditions du trafic (densité, heures de pointe, embouteillages, chantiers, régulation de la circulation peu compréhensible, etc.).
- Conditions météorologiques (aquaplaning, verglas, circonstances de luminosité et de visibilité, températures extrêmes, vent et courants d'air).
- État et qualité du véhicule (réglage du siège, ergonomie des pédales et des instruments, éclairage à l'intérieur et à l'extérieur, climatisation de l'habitacle).
- Nuisances acoustiques (moteurs, revêtement des chaussées, pneus, etc.).
- Distractions (musique et conversations pendant la conduite, téléphoner en conduisant, utilisation du GPS).

Par un remaniement de l'organisation du travail, les **actions suivantes** permettent d'amortir les risques de stress au volant :

- Une bonne organisation des déplacements et l'optimisation de la répartition des tournées.
- La mise en œuvre d'un intermédiaire entre le client et le chauffeur (comme un dispatching ou une hotline) peut aider à surmonter les difficultés liées aux délais de livraison ou de rendez-vous.
- La préparation des déplacements, en tenant compte de la densité de la circulation routière, des conditions météorologiques et du choix de l'itinéraire.
- Éviter les distractions dues au travail pendant la conduite du véhicule (téléphoner en conduisant, discussions au contenu complexe ou stressant, etc.).

06

SENSIBILISATION ET FORMATION

En continu

- 6.1 | Le permis de conduire
- 6.2 | La conduite défensive
- 6.3 | Les formations (écoconduite, conduite en sécurité, formation professionnelle continue)
- 6.4 | L'instruction spécifique au véhicule utilisé
- 6.5 | Le transport de marchandises dangereuses



**VISION
ZER0** RISQUES
ACCIDENTS
MORTS



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Le permis de conduire



Au Grand-Duché de Luxembourg, tout conducteur d'un véhicule automoteur doit être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule utilisée. Le permis de conduire comprend 15 catégories différentes, qui sont définies en détail dans le Code de la route.

Le permis de conduire à points concerne tous les conducteurs qui circulent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Certaines infractions peuvent engager non seulement le conducteur, qu'il soit professionnel ou non, mais également le propriétaire ou le détenteur du véhicule.

Au départ, tous les permis de conduire sont dotés d'un capital de 12 points. Le nombre de points retirés par infraction varie de 2 à 6 selon le type d'infraction. Il n'est toutefois pas possible de perdre l'intégralité des points en une seule fois. Le retrait maximal est en principe de 6 points, mais il peut être de maximum 8 points si, parmi les infractions commises, il y a au moins un délit.

Exemples d'infractions commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, qui donnent lieu à un retrait de points :

Description	Points
La mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule automoteur ou de la remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte.	4
La mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, de tolérer la mise en circulation du véhicule automoteur ou de la remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable.	2

A		AM
		A1
		A2
		A
B		B
		BE
C		C
		C1
		CE
		C1E
D		D
		D1
		DE
		D1E
F		F

Vous pouvez consulter le solde de points restant sur votre permis dans votre espace privé sur le site [MyGuichet.lu](https://www.myguichet.lu)

Le permis de conduire



Que faire en cas de perte de points ?

Le capital initial de 12 points est restitué automatiquement au bout de 3 ans si aucune infraction entraînant une perte de points n'est commise durant cette période. Il est aussi possible de récupérer 3 points en participant à un cours de formation d'une journée au Centre de Formation pour Conducteurs (CFC).

Tout retrait et toute restitution de points vous sont communiqués par écrit par le Ministre ayant les transports dans ses attributions.

En cas de perte intégrale des 12 points, le droit de conduire est suspendu. La suspension produit ses effets pendant une durée de 12 mois. Avant de pouvoir récupérer le permis, une formation de 6 jours au Centre de Formation pour Conducteurs à Colmar-Berg doit être suivie. L'objectif de ce cours est de sensibiliser les participants aux dangers de la circulation routière et de renforcer leur sens des responsabilités en tant que conducteurs.

Pour un titulaire d'un permis de conduire qui perd l'intégralité des 12 points pour la deuxième fois dans un délai de 3 ans à compter de la fin d'une première suspension, la durée de la suspension est doublée et passe à 24 mois.

Contrairement à l'interdiction de conduire judiciaire ou au retrait administratif du permis, la suspension du droit de conduire dans le cadre du permis à points ne permet pas de moduler les effets de la mesure, par exemple pour tenir compte de besoins professionnels.

Mais attention au retrait immédiat du permis de conduire :

Le retrait immédiat du permis de conduire par la Police, pour une durée maximale de 8 jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, intervient :

- En cas d'**ivresse au volant** (taux d'alcool supérieur ou égal à 1,2‰) ;
- En cas de **refus** de se prêter à un test d'alcoolémie, de drogues ou de substances médicamenteuses ;
- En cas d'un **excès de vitesse** supérieur à 50 % de la vitesse maximale autorisée, le dépassement devant être au moins de 40 km/h.

De plus, le juge saisi d'une ou de plusieurs infractions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de délits ou de crimes qui se sont joints à ces infractions pourra prononcer une interdiction de conduire plus longue. Cette **interdiction de conduire** peut aller de huit jours à un an en matière de contraventions et de 3 mois à 15 ans en matière de délits ou de crimes.

La conduite défensive



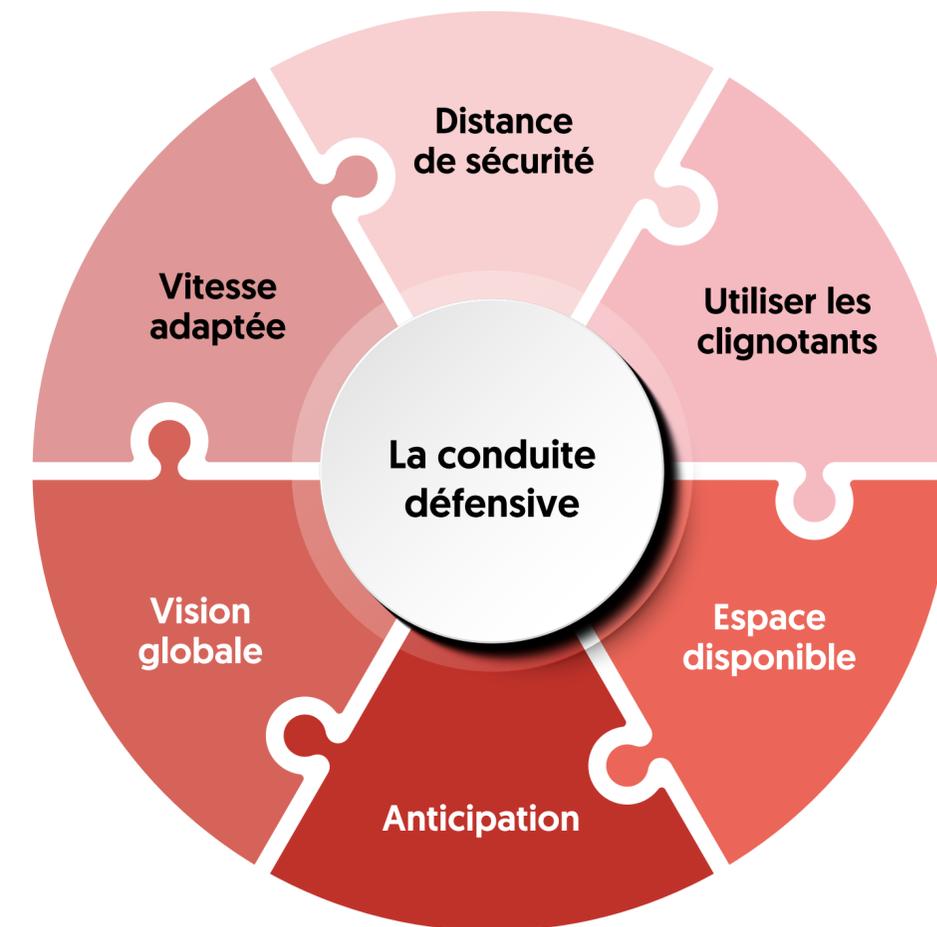
La conduite défensive désigne un style de conduite porté sur l'attention au volant et surtout sur l'**anticipation**.

La conduite défensive sert donc à se défendre, dans le sens de « se protéger », des erreurs de conduite qui peuvent se produire sur la route. Il s'agit non seulement d'anticiper les erreurs que peuvent commettre les autres usagers que vous rencontrez sur la route, mais également vos propres erreurs, car nul n'est parfait et infaillible.

Les éléments de base de la conduite défensive sont assez simples et peuvent être résumés de la façon suivante. Tout d'abord, une **vitesse adaptée, combinée à une bonne distance de sécurité**, permet dans tous les cas d'avoir davantage de temps pour réagir à un imprévu. En cas de collision, une vitesse amoindrie réduit par ailleurs la force de choc et donc le risque de blessure.

Ensuite, il faut avoir **une vision globale de la circulation**. Cela signifie regarder loin devant soi et utiliser les rétroviseurs pour localiser en permanence les autres usagers de la route. Avoir une vision globale, c'est aussi penser à son itinéraire. Par exemple, en s'abstenant d'entreprendre une manoeuvre de dépassement à moins de 500 m de la sortie d'autoroute ou bien en regardant à l'avance dans son rétroviseur avant de tourner à droite pour éviter de couper la trajectoire d'un cycliste.

Il faut **utiliser les clignotants** pour signaler à l'avance les intentions de changement de voie ou d'insertion dans le trafic. Il faut également prendre en compte les intentions des autres usagers pour **gérer l'espace disponible**. Lorsque l'on roule sur la voie de droite sur l'autoroute, il est par exemple possible, en prenant la voie de gauche, de permettre l'insertion d'un autre véhicule qui souhaite rejoindre l'autoroute si cela ne gêne pas le trafic. Les conducteurs n'étant pas seuls sur la route, une bonne entente peut permettre d'éviter certaines situations critiques. Il en va de même pour laisser suffisamment de place aux cyclistes ou bien pour anticiper le passage d'un véhicule de secours en se mettant sur le côté [couloir de secours].



La conduite défensive - le couloir de secours



Les principes de la conduite défensive en matière d'anticipation et de gestion de l'espace disponible sont aussi très utiles lorsqu'il s'agit de ménager un passage pour des véhicules en intervention. Il faut, en effet, maintenir une distance suffisante par rapport au véhicule qui vous précède pour pouvoir manœuvrer en cas de besoin. Dès les premiers signes de ralentissement de la circulation :

- Ménagez un couloir de secours comme indiqué dans les schémas ci-dessous ;
- Réduisez votre vitesse et orienter votre véhicule parallèlement au sens de la circulation, de sorte que l'arrière de votre véhicule n'encombre pas le couloir de secours ;
- Laissez le couloir de secours libre, jusqu'à ce que la circulation retrouve sa fluidité.

Obligatoires au Luxembourg et dans d'autres pays (DE, BE, AT, SUI, etc.), les couloirs de secours sont destinés aux véhicules d'intervention qui circulent avec les sirènes ou les gyrophares allumés. Ils permettent à ces véhicules d'arriver plus rapidement sur les lieux de l'accident et sont à aménager de la façon suivante :



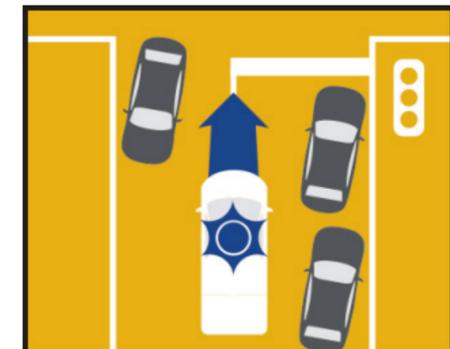
Sur routes et autoroutes à 2 voies dans le même sens



Sur routes et autoroutes à 3 voies dans le même sens



En agglomération, sur une chaussée à une voie dans chaque sens



Aux feux de circulation

Formations (écoconduite, conduite en sécurité, formation professionnelle continue)



En complément au permis de conduire, le conducteur peut ou doit suivre différentes formations afin de conduire un véhicule en toute sécurité. Certaines de ces formations sont obligatoires alors que d'autres sont volontaires. Ainsi, les conducteurs professionnels de certaines catégories de véhicules sont soumis à l'obligation de suivre régulièrement des formations complémentaires. Cette obligation peut aussi concerner certaines professions, comme les conducteurs occasionnels de minibus d'organismes du secteur social et éducatif.

Formation obligatoire

Depuis le 1^{er} juillet 1995, les nouveaux titulaires du permis de conduire de catégorie B (voiture) ou A2 (moto) résidant au Luxembourg sont tenus de suivre une journée de formation de conduite en sécurité (art. 83 du Code de la route).

Formation professionnelle

Conformément à la Directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, les conducteurs professionnels des catégories C, C1, CE (camion) et D, D1, DE (bus) sont tenus de suivre une formation initiale ainsi que des formations continues.

Formation volontaire

La mobilité individuelle atteint ses limites, la densité du trafic et le stress ne cessent d'augmenter, de sorte que la sécurité routière est devenue une question centrale. Grâce à des formations volontaires destinées aux automobilistes et aux motocyclistes, les participants apprennent à adapter leur vitesse et leur comportement en fonction des circonstances. Ils intègrent ainsi un style de conduite défensif et responsable. Certaines formations se concentrent également sur une conduite plus économique, un aspect crucial dans un monde où l'énergie représente un coût significatif pour les entreprises.

Formation de groupes et de sociétés

Le Centre de Formation pour Conducteurs propose des formations de conduite en sécurité aux entreprises basées au Luxembourg.

Pour vos formations :

- Centre de formation pour conducteurs : www.cfc.lu
- Portail national de la formation : www.lifelong-learning.lu

L'instruction spécifique au véhicule utilisé



La conduite d'un véhicule inconnu peut réserver certaines surprises, tant aux conducteurs expérimentés qu'aux novices.

Un conducteur doit connaître le fonctionnement de son véhicule pour pouvoir le maîtriser en toutes circonstances, d'où l'importance d'une formation spécifique au véhicule. Cette tâche, qui peut être confiée au gestionnaire de la flotte de l'entreprise, consiste à familiariser le salarié avec le ou les véhicules de l'entreprise qu'il pourrait être amené à conduire. Il s'agit de faciliter l'utilisation du véhicule en mettant l'accent sur les points essentiels qui relèvent directement de la sécurité. C'est le cas, par exemple, du fonctionnement du système d'allumage des phares ou des essuie-glaces. L'utilisation adéquate des systèmes d'assistance à la conduite (régulateur de vitesse, alerte de franchissement de ligne, aide au stationnement, etc.), mais aussi des systèmes connectés (système de navigation et système multimédia) est essentielle à une conduite en sécurité.



Apprendre à utiliser ces systèmes dans un véhicule que vous ne connaissez pas demande du temps, temps que vous n'aurez pas lorsque vous serez au volant de votre voiture de société et que vous aurez, par exemple, le premier tunnel devant vous. Il est donc important que vous sachiez à l'avance comment allumer les phares de ce véhicule.

Le transport de marchandises dangereuses



Le transport de marchandises dangereuses peut se réaliser via divers modes de transport, dont la route, le rail, la voie fluviale, la mer et les airs. Les réglementations qui régissent ce transport visent à minimiser les risques en complément d'autres normes de sécurité.

Chaque mode de transport est régi par sa propre réglementation qui définit les normes d'emballage, de documentation, de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage des marchandises dangereuses. Les principaux accords et règlements internationaux incluent l'ADR¹ (transport routier), l'ADN² (transport fluvial), le RID³ (transport ferroviaire), l'IMDG⁴ (transport maritime) et les directives de l'IATA/OACI⁵ (transport aérien). Ces réglementations sont harmonisées par les Nations Unies, qui fournissent des critères de classification des dangers et des règlements types pour assurer une cohérence mondiale. La directive 2008/68/CE de l'Union Européenne rend également obligatoire l'application de l'ADR, du RID et de l'ADN à l'intérieur des États membres. Ces réglementations s'inscrivent dans une logique de prévention des accidents et s'ajoutent aux exigences légales existantes.

Qu'est-ce qu'une marchandise dangereuse ?

Les marchandises dangereuses englobent un large éventail de substances présentant des risques pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement. Elles sont classées en fonction de leurs caractéristiques spécifiques telles que leur inflammabilité, leur toxicité ou leur radioactivité.

Qu'est-ce qu'une classification de marchandise dangereuse ?

Les marchandises dangereuses sont classées en différentes catégories, notamment les explosifs, les gaz, les liquides inflammables, les matières solides inflammables, les matières toxiques, les matières infectieuses, les matières radioactives et autres. Chaque classe requiert des mesures de sécurité spécifiques pour minimiser les risques associés.

¹ADR [accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route]

²ADN [accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures]

³RID [règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses]

⁴MDG [code de transport maritime international de marchandises dangereuses]

⁵Directives de l'IATA [International Air Transport Association] / OACI [Organisation de l'aviation civile internationale] pour le transport aérien international de marchandises dangereuses

Le transport de marchandises dangereuses



Qui est concerné ?

Chaque entreprise dont les activités comprennent l'expédition ou le transport de marchandises dangereuses par mode terrestre, ou les opérations connexes d'emballage, de chargement, de remplissage ou de déchargement, désigne un ou plusieurs conseillers à la sécurité, qui sont sous la responsabilité du chef de l'entreprise.

Cependant, certaines exceptions s'appliquent, notamment pour :

- Les entreprises qui effectuent exclusivement des transports pour compte des forces armées ou placés sous la responsabilité de celle-ci.
- Les entreprises qui transportent des marchandises dangereuses dans des quantités qui se situent en dessous des seuils d'applicabilité de l'ADR/RID/ADN.
- Les entreprises qui ne transportent qu'occasionnellement des marchandises dangereuses dans des quantités ne dépassant pas un certain seuil que la loi nationale a fixé à 50 t/an [sauf pour la classe 7].

Quel est le rôle du conseiller à la sécurité pour le transport de produits dangereux ?

Les conseillers à la sécurité, sous la responsabilité de leur chef d'entreprise, sont chargés de contribuer à la prévention des risques inhérents à ces activités pour les personnes, les biens ou l'environnement. Conformément au chapitre 1.8.3 de l'ADR, ADN et RID, leurs tâches principales sont les suivantes :

- Examiner le respect des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses.
- Conseiller l'entreprise dans les opérations concernant le transport de marchandises dangereuses.
- Assurer la rédaction d'un rapport annuel destiné à la direction de l'entreprise ou à une autorité publique sur les activités de cette entreprise relative au transport de marchandises dangereuses.
- Lorsqu'un accident, qui a causé le dommage aux personnes, aux biens ou à l'environnement est survenu au cours d'un transport ou d'une opération de chargement ou de déchargement, chaque conseiller à la sécurité de chacune des entreprises concernées rédige un rapport d'accident et l'adresse au chef d'entreprise.

Il est à noter que les conducteurs doivent aussi suivre des formations spécifiques les autorisant à effectuer ces transports conformément à l'ADR.

Le transport de marchandises dangereuses



Le conseiller à la sécurité doit-il être un salarié de l'entreprise ?

La réponse est non.

Conformément aux réglementations en vigueur, il n'est pas requis que le conseiller à la sécurité soit un employé de l'entreprise. Cependant, dans ce cas, certaines conditions doivent être remplies. Si le conseiller à la sécurité est une tierce personne, il est impératif que cette personne ou l'entreprise qui l'emploie dispose d'une autorisation d'établissement luxembourgeoise. Cette exigence est fondamentale.

Dans tous les cas, le chef d'entreprise doit formellement désigner le conseiller à la sécurité.

Faut-il toujours appliquer les dispositions réglementaires pour tous les transports de marchandises dangereuses ?

La réponse dépend de plusieurs facteurs.

En effet, il existe toute une gamme d'exemptions partielles ou complètes en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses. Ces exemptions dépendent de plusieurs facteurs, notamment le type de marchandise dangereuse, la quantité transportée, le mode de transport utilisé, et bien d'autres encore.

Ainsi par exemple, dans certains cas spécifiques, vous pourriez être dispensé de certaines obligations réglementaires. Cependant, ces exemptions ne sont pas universelles et elles doivent impérativement être appliquées avec discernement.

Pour garantir la sécurité de tous les acteurs impliqués dans le transport de marchandises dangereuses, il est essentiel de se familiariser en détail avec les réglementations en vigueur et de les appliquer de manière appropriée pour chaque situation donnée.



Pour plus d'informations ou en cas de questions vous pouvez contacter adr@tr.etat.lu



07

MOBILITÉ DOUCE

Bien s'équiper

- 7.1 | Les différents véhicules de mobilité douce
- 7.2 | L'équipement de sécurité
- 7.3 | Les règles de circulation et les mesures de sécurité
- 7.4 | Faciliter et sécuriser l'usage de la mobilité douce



**VISION
ZER0** RISQUES
ACCIDENTS
MORTS



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Les différents véhicules de mobilité douce



Il est important de distinguer le type de véhicule utilisé pour la mobilité douce, car cela conditionne les règles de conduite et les endroits où ils sont autorisés à circuler. En effet, la multitude de véhicules de mobilité douce sont attribués soit à des **piétons**, soit à des **cycles**. Les véhicules nécessitant un permis de conduire ne font pas partie de la mobilité douce.

Bon à savoir : Les occupants de fauteuils roulants (avec ou sans moteur) sont toujours assimilés aux piétons.

L'engin de déplacement personnel est assimilé au piéton.

Il s'agit d'un engin sans moteur électrique ou jouet pour enfants avec une vitesse maximale de moins de 6 km/h.

Le micro-véhicule électrique est assimilée à un cycle.
Il a une vitesse de moins de 25 km/h.
Il est conçu pour le déplacement d'une seule personne.

Cycle

Cycle
uniquement
force musculaire

Cycle à pédalage assisté ou cycle électrique
Propulsion auxiliaire < 1000 W ou bien propulsion exclusivement électrique < 500 W
vitesse maximale < de 25 km/h.

Si vitesse > 25 km/h alors cyclomoteur avec permis AM

Cyclomoteur à 2 ou 3 roues avec propulsion exclusivement électrique > 500 W ou bien cylindrée < 50 cm³ vitesse maximale entre 25 et 45 km/h.



L'équipement de sécurité



Le moyen de déplacement utilisé doit être en bon état de fonctionnement et disposer des équipements de sécurité nécessaires.

Les micro-véhicules électriques, les cycles électriques et les cycles à pédalage assisté sont assimilés aux cycles.

Au Luxembourg l'équipement obligatoire d'un vélo se compose comme suit :

1. Une sonnette.
2. Deux freins.
3. Un feu blanc ou jaune avant.
4. Au moins deux réflecteurs par roue.
5. Des réflecteurs sur les pédales ou bandes réfléchissantes.
6. Un réflecteur rouge.
7. Un feu permanent rouge à l'arrière.

Sur le vélo tout terrain (mountainbike), le feu avant peut être remplacé par un catadioptre blanc ; les feux avant et arrière sont facultatifs, à condition de ne rouler que pendant la journée et lorsque les conditions météorologiques et de visibilité le permettent.



Pour plus d'informations sur la mobilité active,
veuillez consulter le site
www.transports.lu/fr/mobilite/mobilite-active

L'équipement de sécurité



L'équipement obligatoire pour un micro-vehicule électrique se compose comme suit :

Casque fortement recommandé, mais **pas obligatoire**

Vêtement réfléchissant fortement recommandé, mais **pas obligatoire**



L'éclairage du micro-véhicule électrique doit être allumé de jour comme de nuit !

1. Avertissement sonore

2. Système de freinage

3. Feux lumineux permanent blanc à l'avant

4. Catadioptres latéraux

5. Un feu lumineux permanent rouge à l'arrière à une hauteur d'au moins 40 cm
Peut être remplacé par un dispositif équivalent porté sur le dos/casque

Longueur maximale 1,50 m

L'équipement de sécurité



Même s'il n'est pas obligatoire, le port du casque de sécurité lors de trajets en mobilité douce est fortement recommandé. Le port d'un casque réduit le risque de traumatisme crânien et de lésions cérébrales en cas de chute ou de collision.

Les casques adaptés pour les déplacements à vélo, en trottinettes et en patins à roulettes doivent répondre à la norme EN 1078.

Afin de choisir le casque de la bonne taille :

- Mesurez votre tour de tête 2,5 cm au-dessus des sourcils au moyen d'un mètre ruban ;
- La circonférence de la tête correspond à la **taille du casque** (généralement entre 47 et 62 cm) ;
- Au cas où la taille est indiquée de **XS à XL**, consultez la description du produit qui fournit généralement un tableau des tailles pour faire la conversion ;
- De nos jours, la plupart des casques sont équipés d'un système de **taille réglable** avec une **molette** afin que vous puissiez ajuster le casque à la circonférence de votre tête.

Dans tous les cas, essayez le casque. Attachez la jugulaire du casque et secouez bien la tête.

Le casque reste bien en place ? Alors, vous avez la bonne taille.

Dans les accidents impliquant des usagers d'engins de mobilité douce, les parties du corps les plus souvent touchées sont les bras, les jambes, le visage et la tête. Outre le port du casque, l'utilisation de gants de protection, de coudières et de genouillères peut utilement compléter l'équipement de sécurité.

Comment mettre un casque vélo ?

1. Placer son casque bien droit sur la tête



Il existe des casques à visières pour protéger les yeux et compatibles avec le port de lunettes

2. Les sangles doivent former un Y sous les oreilles



3. Régler la molette arrière



4. Le casque ne doit pas bouger en secouant la tête

Les règles de circulation et les mesures de sécurité



Si vous effectuez des trajets en mobilité douce, il est important de respecter le Code de la route, qui résume les comportements de circulation à adopter, que vous soyez assimilés aux **piétons** ou aux **cycles**. Les personnes qui se déplacent en mobilité douce sont des usagers de la route à part entière, au même titre que les automobilistes et les conducteurs de deux-roues. Faire attention aux autres et à soi-même en adoptant une attitude respectueuse et prévenante augmente la sécurité lors de vos déplacements dans l'espace public. L'espace public comprend notamment la chaussée, les trottoirs et les accotements ainsi que différents types de zones et de voies réservées à certaines catégories d'usagers comme les pistes cyclables, les zones piétonnes et les chemins pour piétons et cyclistes.



La zone résidentielle

- L'accès y est autorisé à toute catégorie de véhicule à condition de respecter la limitation de vitesse de 20 km/h.
- Le stationnement des véhicules y est interdit, sauf aux endroits signalés ou marqués comme emplacement de stationnement ou de parcage.
- Les enfants de moins de 13 ans ont le droit de jouer sur la chaussée.
- Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique.
- Les conducteurs ne doivent ni mettre en danger ni gêner les piétons et ils doivent pouvoir s'arrêter en cas de besoin.

Différence



La zone de rencontre

La seule différence entre une zone de rencontre et une zone résidentielle est que dans une zone de rencontre, les enfants de moins de 13 ans ne sont pas autorisés à jouer sur la chaussée.



La zone piétonne

- L'accès des véhicules y est soumis à des restrictions fixées par les communes et le stationnement y est interdit.
- La vitesse est limitée à 20 km/h.
- Les enfants de moins de 13 ans ont le droit de jouer sur la chaussée.
- Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique.
- Par contre, l'accès y est interdit aux cyclistes, sauf signalisation contraire.



La rue cyclable

- La vitesse est limitée à 30 km/h.
- Les conducteurs de cycles peuvent utiliser toute la largeur de la voie de circulation.
- En cas de sens unique, les conducteurs de cycles peuvent utiliser toute la largeur de la voie.
- Les piétons doivent rester sur le trottoir.
- Les conducteurs de véhicules automoteurs doivent utiliser la plus courte distance sans dépasser un autre véhicule, ni mettre en danger ou gêner les conducteurs de cycles et ils doivent pouvoir s'arrêter en cas de besoin.
- Le stationnement des véhicules y est interdit, sauf aux endroits signalés ou marqués comme emplacement de stationnement ou de parcage.

Les règles de circulation et les mesures de sécurité



Où marcher en tant que piéton ?

- Le piéton marche en principe sur le trottoir, dans le cas où la chaussée n'est bordée que d'un trottoir sur un seul côté, le piéton doit l'emprunter.

- Sur les chemins obligatoires pour piétons ou piétons et cyclistes.



- Sur les chemins conseillés pour piétons et cyclistes.



- Sur toute la largeur de la chaussée en zone piétonne, en zone résidentielle ou en zone de rencontre.



En cas d'absence de trottoir ou d'autre chemin ou zone pour piétons, le piéton doit emprunter l'accotement. Si toutefois l'accotement est impraticable, alors le piéton est autorisé à emprunter la chaussée. Dans ce cas, un piéton seul doit emprunter le **côté gauche de la chaussée** par rapport au sens de la marche. Par contre, un groupe de piétons ou bien un piéton qui pousse un cycle à la main doit toujours emprunter le **côté droit de la chaussée** par rapport au sens de la marche.

Les règles de circulation et les mesures de sécurité



Où rouler en tant que cycliste et véhicule assimilé au cycle ?

- Le cycliste roule en principe sur le côté droit de la chaussée.

- Sur une rue cyclable, sur les pistes ou voies cyclables obligatoires, sur les chemins obligatoires pour piétons ou piétons et cyclistes.



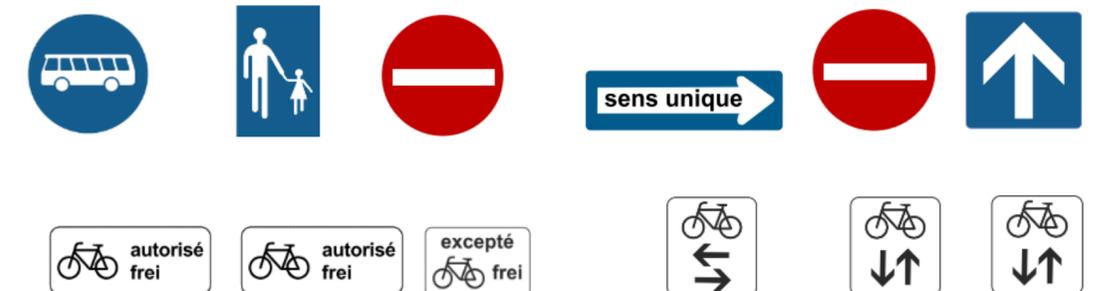
- Sur les chemins conseillés pour piétons et cyclistes.



- Sur toute la largeur de la chaussée, en zone résidentielle ou en zone de rencontre (mais en principe pas en zone piétonne).



- Certains panneaux additionnels peuvent autoriser l'accès aux cyclistes ou bien les autoriser à circuler dans les deux sens.



Dès lors que vous poussez votre vélo à la main, vous êtes assimilé à un piéton.

Les règles de circulation et les mesures de sécurité

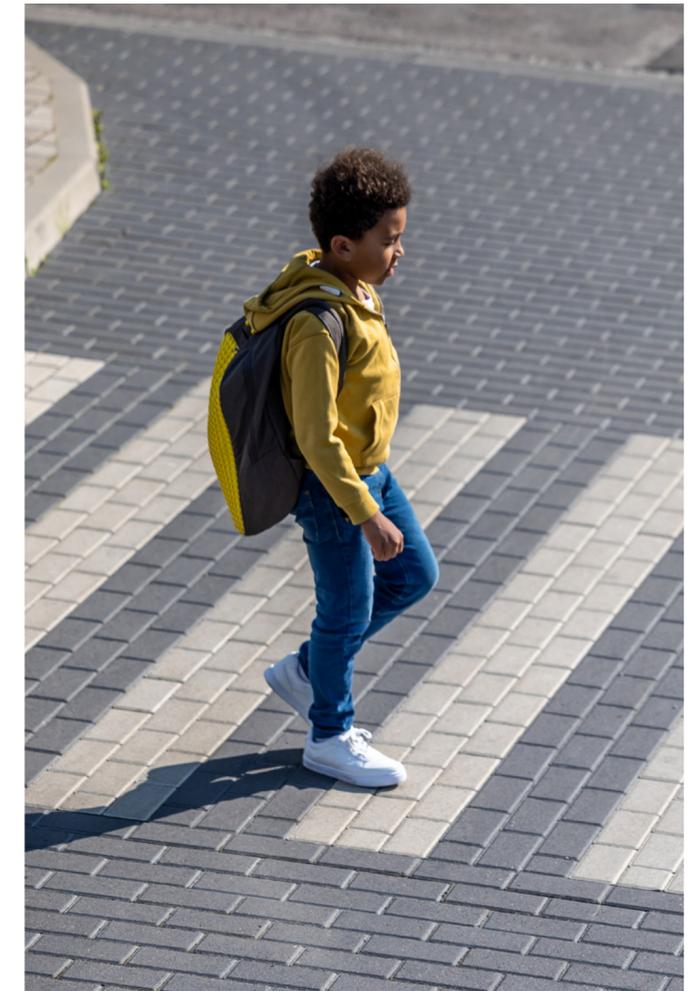
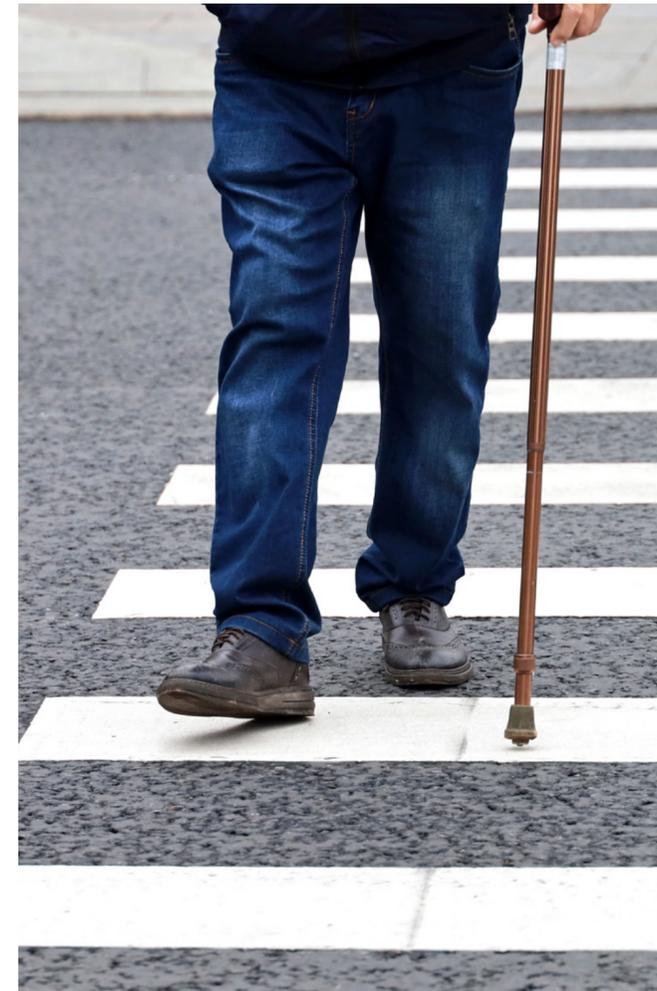


Automobilistes, faites attention aux plus vulnérables !

Les conducteurs de deux-roues et les piétons sont des usagers de la route vulnérables, car ils sont physiquement moins bien protégés en cas de collision que les conducteurs de véhicules motorisés à quatre roues, qui disposent de l'habitacle de leur véhicule comme espace de protection. La différence de masse (plus d'une tonne pour une voiture contre moins de cent kilos pour un cycliste) joue également en défaveur des deux-roues et des piétons en cas de collision.

Adapter la vitesse est crucial, car un piéton a 95 % de chance de survie lors d'un choc avec un véhicule roulant à 30 km/h, 53 % de chance à 50 km/h et seulement 20 % de chance de survie si le véhicule roule à 60 km/h. Les piétons sont donc les usagers de la route les plus vulnérables.

- Les personnes les plus vulnérables, à savoir les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, se déplacent moins aisément et réagissent en général plus lentement. Ces personnes sont souvent plus hésitantes. Ralentissez et arrêtez-vous si elles s'apprêtent à traverser la chaussée. Soyez compréhensifs et laissez-leur le temps nécessaire pour traverser à leur rythme.
- Les enfants ne savent ni correctement juger la distance ni la vitesse d'un véhicule. Ils sont spontanés et réagissent de façon imprévisible. Prévoyez l'imprévisible si des enfants sont à proximité de la route. Réduisez la vitesse, soyez prêt à freiner, arrêtez-vous en cas de nécessité.
- Redoublez de vigilance à proximité des écoles, crèches, aires de jeux, etc.



Les règles de circulation et les mesures de sécurité



Automobilistes, faites attention aux plus vulnérables !

À l'approche d'un passage pour piétons ou d'un passage pour piétons et cyclistes, il faut :

- Être prêt à freiner ;
- Éviter tout dépassement ;
- Éviter de changer de voie de circulation.



Ces signaux indiquent aux automobilistes l'approche d'un tronçon de voie publique où des piétons et des cyclistes traversent la chaussée ou l'approche d'un endroit où des piétons et des cyclistes débouchent sur la chaussée. Il faut donc être particulièrement prudent à ces endroits.



Ce signal indique l'approche d'un tronçon de voie publique souvent fréquenté par des enfants.

→ À l'approche de ce signal, il faut réduire la vitesse, redoubler d'attention et être prêt à freiner.



Au passage pour piétons ou au passage pour piétons et cyclistes, il faut :

- Laisser la priorité au piéton ou au cycliste lorsqu'il est en train de traverser la chaussée ;
- Laisser la priorité au piéton ou au cycliste lorsqu'il marque son intention de traverser ;
- Si vous laissez un piéton ou un cycliste traverser la rue, vérifiez qu'il n'est pas mis en danger par d'autres véhicules



Le stationnement n'est pas autorisé à moins de 5 mètres avant et après le passage pour piétons ou piétons et cyclistes.

Les automobilistes ne doivent pas non plus rouler trop près du trottoir afin d'éviter de blesser un piéton avec le rétroviseur extérieur droit de leur véhicule.

Les règles de circulation et les mesures de sécurité



Automobilistes, faites attention aux plus vulnérables !

Pour dépasser un cycliste ou un cyclomotoriste, il faut :

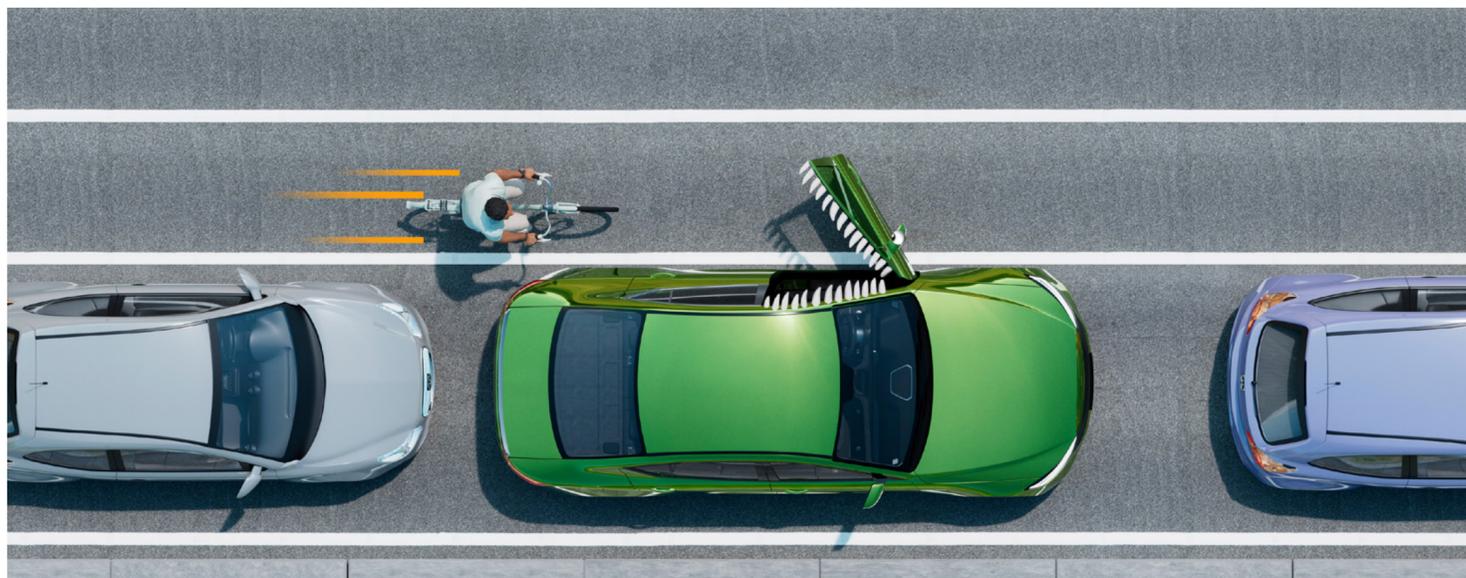
- Observer son style de conduite ;
- Contrôler la circulation au moyen des rétroviseurs ;
- Afin que le dépassement ne présente aucun danger, allumer le clignotant gauche suffisamment tôt et **maintenir pendant le dépassement une distance latérale d'au moins 1,5 mètre.**

S'il n'est pas possible de doubler, il est inutile de coller. Il faut alors maintenir une distance de sécurité suffisante.



Lorsque vous tournez à droite à une intersection, vous devez respecter la priorité du cycliste qui se trouve à votre droite et qui continue tout droit. Pensez également à faire attention aux piétons qui peuvent aussi avoir la priorité.

Les règles de circulation et les mesures de sécurité



À l'arrêt, avant d'ouvrir la portière de la voiture, veillez à ne pas mettre en danger un éventuel conducteur de deux-roues. Ouvrez la portière de votre véhicule de la main droite plutôt que de la main gauche. Cela vous permet de regarder automatiquement par-dessus votre épaule gauche et de voir un cycliste qui pourrait se trouver dans votre angle mort. Regarder dans le rétroviseur reste en outre nécessaire pour pouvoir voir les cyclistes qui roulent vite et qui se trouvent plus loin derrière le véhicule.

L'ouverture de la portière avec la main droite est également nécessaire pour les personnes assises sur le siège passager ou à l'arrière du véhicule.



Les règles de circulation et les mesures de sécurité



Mesures de sécurité la nuit et en cas de mauvaise visibilité

Entre la tombée de la nuit et le lever du soleil, ainsi que pendant la journée lorsque la visibilité est mauvaise en raison des conditions météorologiques, vous devez porter un gilet de sécurité si vous marchez sur la chaussée en dehors des agglomérations.

L'utilisation d'une veste ou de tout autre accessoire réfléchissant est bien évidemment aussi recommandée à l'intérieur des agglomérations. Se rendre « visible » à l'automobiliste est primordial pour garantir un niveau élevé de sécurité.

La visibilité des piétons face aux automobilistes est d'ailleurs une bonne thématique pour faire une opération de sensibilisation, par exemple à l'occasion du passage à l'heure d'hiver. Un simple courriel ou une note, qui reprennent quelques bons conseils à l'attention des salariés, permettra de sensibiliser les collaborateurs.



Pour plus d'informations, consultez la campagne de sensibilisation « Réfléchissez – Gitt siichtbar » sur le site www.securite-routiere.lu/campagnes

Faciliter et sécuriser l'usage de la mobilité douce



Pour faciliter et sécuriser l'utilisation de véhicules liés à la mobilité douce, en particulier le vélo, il faut en premier lieu disposer d'un lieu de stationnement où le vélo peut être attaché. Le support d'attache devra être solide, bien fixé au sol et permettre d'attacher le cadre et si possible la roue avant du vélo. Les râteliers qui n'englobent que les roues devraient donc être abandonnés au profit de supports plus hauts qui permettent la fixation au cadre du vélo.

Pour les micro-véhicules électriques, qui sont souvent difficiles à attacher, la solution la plus simple consiste à en permettre le stationnement, dans la mesure du possible, à l'intérieur du lieu de travail. Il est évident qu'un espace de stationnement abrité et éclairé constitue un véritable plus en termes de sécurité et de confort, notamment en cas de pluie.

La présence de vestiaires avec des casiers permettant de ranger les affaires pour l'usage du vélo (casque, vêtements, sacoches) ainsi que la possibilité de prendre une douche au travail pour le personnel se déplaçant à vélo sont autant d'aspects qui contribuent au bien-être au travail.

La nomination d'une personne comme référent mobilité pour développer un plan de mobilité au niveau de l'entreprise, incluant la mobilité douce, est déjà une mesure de facilitation et d'incitation. En fonction du plan de mobilité et de la part que prend la mobilité douce au niveau des déplacements professionnels, il convient d'analyser s'il faut organiser la participation des salariés concernés à une formation à la maîtrise du vélo.

Si l'entreprise met à disposition de ses salariés des vélos ou des micro-véhicules électriques, il est de sa responsabilité, comme pour les véhicules d'entreprise, de s'assurer qu'ils sont en bon état de fonctionnement et qu'ils sont dotés de tous les équipements de sécurité obligatoires.



Pour vous aider à élaborer un concept de mobilité d'entreprise, consultez le site www.mconcept.lu