



LES 7 ENGAGEMENTS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU TRAVAIL

Partenaires:



**VISION
ZER** 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

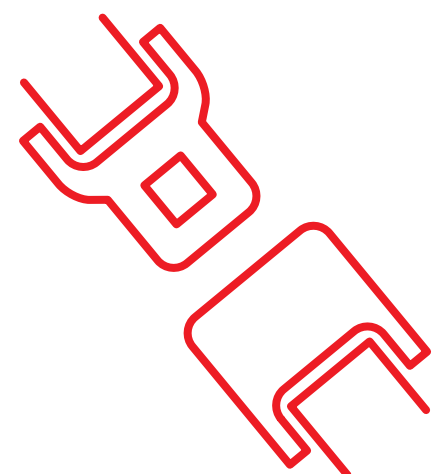


**VISION
ZER** RISQUES
ACCIDENTS
MORTS



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

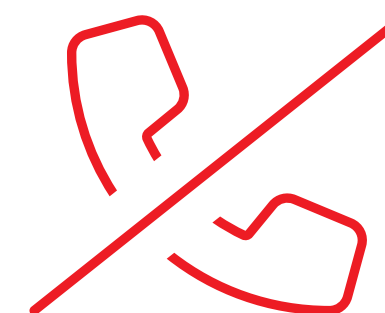
Les 7 engagements



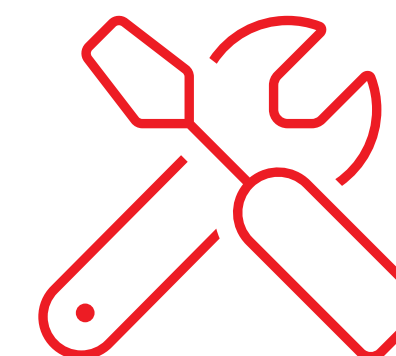
1. Nous exigeons le port de la ceinture de sécurité et le respect des vitesses autorisées.



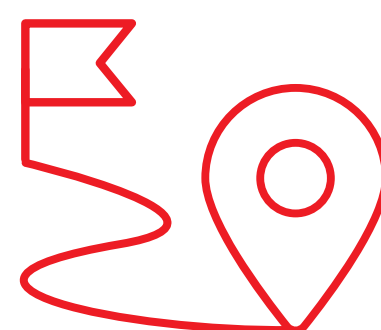
2. Nous prescrivons une conduite en sobriété et sans substances nocives sur la route.



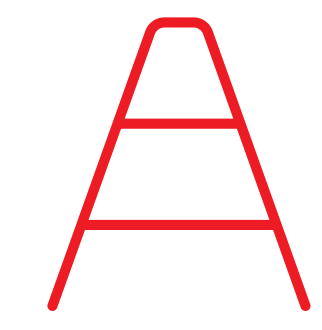
3. Nous limitons au strict minimum les communications au volant.



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.





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

Téléchargez votre kit affiches

visionzero.lu/campagne-securite-routiere-au-travail/kit-affiches.zip

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.

Forte 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 faîtière 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.

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.

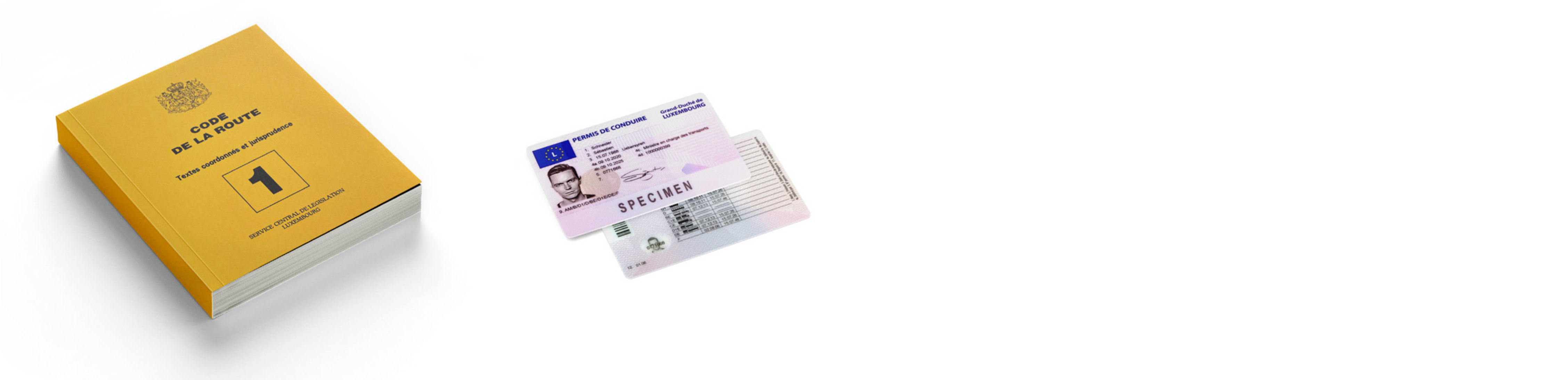
Contact : info@securite-routiere.lu Tél. : [+352] 31 97 86 -1



Le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (MMTP) joue un rôle primordial dans le domaine de la sécurité routière au Grand-Duché du Luxembourg. La sécurité routière concerne évidemment aussi les risques auxquels les travailleurs sont exposés lorsqu'ils utilisent la route dans le cadre de leur activité professionnelle.

L'outil de travail le plus important du MMTP est le Code de la route. Il permet à tous les usagers de la route de cohabiter ensemble sur le réseau routier public. La plus grande partie du Code de la route est consacrée aux obligations et interdictions concernant la circulation routière, mais il définit également les règles relatives à la formation des conducteurs professionnels de poids lourds et d'autobus/autocars. Ainsi, tout conducteur effectuant des transports de marchandises ou de voyageurs sur la voie publique du Luxembourg au moyen de véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une catégorie C ou D doit obligatoirement suivre une formation professionnelle (initiale ou continue). Au Luxembourg, cette formation est organisée par le Centre de Formation pour Conducteurs (CFC).

Pour le transport de marchandises dangereuses dans le cadre de l'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, le conducteur doit suivre les formations spécifiques l'autorisant à effectuer ces transports. Ces formations sont organisées régulièrement par la House of Training.



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.

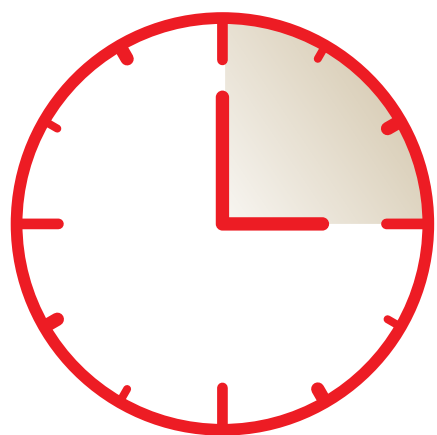
Prévention et sensibilisation

Le MMTP élabore chaque année des campagnes de prévention et de sensibilisation axées 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

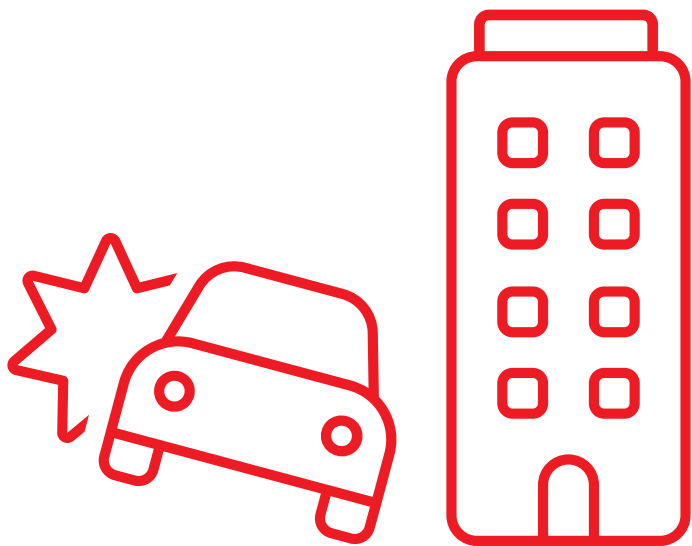
En matière d'infrastructures, le ministère veille, avec l'aide de l'Administration des Ponts et Chaussées, à l'entretien et à l'amélioration continue du réseau routier national. Des infrastructures bien conçues et entretenues sont essentielles pour garantir la sécurité des usagers de la route.

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.



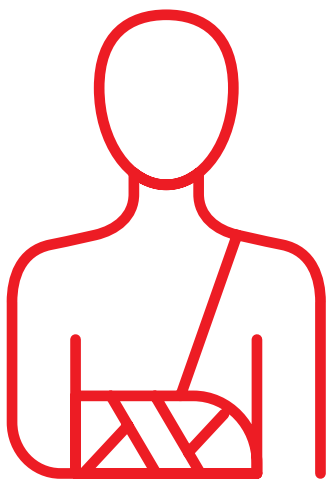
3 heures

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.